Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 61 (654) год издания 6-е | Среда, 2 августа 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Новыми трудовыми успехами советские моряки подкрепляют свою решимость отстоять дело мира (1 стр.).

Т. Буравцев — Партийный контроль хозяйственной деятельности администрации (2 стр.).

МОРЯКИ ПРОВЕРЯЮТ ВЫПОЛНЕНИЕ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ. **Н. Кишиневский** — Пленум Черноморского бассейнового комитета профсоюза. **В. Покрытюк** — Попытка замолчать недостатки (2 стр.).

Г. Коршунов — Путь к мастерству (2 стр.).

Ю. Авот — Пути рентабельной работы судна (3 стр).

И. Валюлис — Больше внимания хозрасчету (3 стр.).

С. Сивцов — Скоростная технология на причалах (3 стр.).

В. Лущевский — Семья новаторов (4 стр.).

На морях и океанах (4 стр.).

Спортивное обозрение (4 стр.).

События в Корее (4 стр.).

Письма в редакцию (4 стр.).

Хозрасчет на судах

Экипажи судов морского флота, развертывая социалистическое соревнование за досрочное выполнение производственных планов, одновременно борются за экономию топлива, смазочных материалов, денежных средств. Моряки изыскивают новые резервы для рентабельной работы судов, всемерно сокращают себестоимость перевозок грузов. Одной из действенных форм борьбы экипажей за экономию и бережливость является судовой хозрасчет.

Хозрасчет играет исключительно важную роль в деле дальнейшего под'ема эксплоатационной работы на флоте, снижения себестоимости перевозок грузов, улучшения качественных показателей труда моряков.

Укрепляя на судах хозяйственный расчет, некоторые экипажи добились неплохих финансовых результатов, сберегли государству много денежных средств. Например, экипажи судов Дальневосточного пароходства, работающие на хозрасчете, дали в прошлом году 1.273 тысячи рублей сверхплановых накоплений. Особенно показательной была финансовая деятельность моряков парохода «В. Чкалов». Экипаж этого судна на 15,2 проц. перевыполнил план перевозок, на 20,9 проц. снизил себестоимость перевозок грузов и дал 204,9 тысячи рублей сверхплановой прибыли. Команде парохода «В. Чкалов» был начислен капитанский фонд в 29.600 рублей.

Введение на судах хозяйственного расчета имеет огромное государственное значение. Хозрасчет повышает ответственность руководителей за вверенный им участок работы, стимулирует повышение производительности труда моряков, способствует росту производственной культуры, облегчает выполнение и перевыполнение планов. Он является могучим средством борьбы за экономию государственных средств, за рентабельную эксплоатацию флота.

Между тем некоторые руководители пароходств и прежде всего начальники плановых и финансовых отделов явно недооценивают важности этого вопроса, плохо внедряют на судах хозрасчет, слабо контролируют финансовую деятельность экипажей. Такая картина наблюдается в Северном пароходстве. В прошлом году в Северном пароходстве было переведено на хозрасчет девять судов. Однако экипажи этих судов не добились сколько-нибудь положительных результатов в своей работе. Об'ясняется это прежде всего тем, что руководители пароходства предоставили столь важное дело самотеку. Морякам не раз'яснили всех преимуществ ведения хозрасчета и не помогали им как следует бороться за выполнение производственных планов. В пароходстве была плохо организована эксплоатация флота, много имелось недостатков в оперативном руководстве движением судов, нерационально использовался тоннаж. Работники отделов и служб пароходства не проявили должной заботы о том, чтобы хозрасчетные суда работали ритмично, без нарушения графика, чтобы они плавали всегда безаварийно. Такое положение отрицательно сказалось на финансовой деятельности экипажей. В результате ни одно из девяти хозрасчетных судов не получило права на образование фонда капитана.

Серьезным препятствием в экономии денежных средств явились непомерно большие простои флота. Достаточно сказать, что за первый квартал этого года простои судов Северного пароходства составили 37,9 проц. от всего стояночного времени в портах.

Финансовые результаты хозрасчетных судов, несомненно, также были бы более высокими, если бы работники служб и отделов пароходств повседневно занимались вопросами рентабельной работы судов. В отдельных пароходствах, к сожалению, нередко забывают об огромном значении хозрасчета для достижения высоких производственных результатов. В пароходствах ведется учет расходования экипажами денежных средств. Но эти расходы, связанные с эксплоатацией судов, иногда остаются «секретом», и о них не знают моряки. Доля вины здесь падает и на капитанов, которые не всегда доводят до своих экипажей результаты выполнения финансового плана.

Хозрасчет играет важную роль в воспитании у людей коммунистического отношения к труду, в повышении их организованности и сплоченности при решении хозяйственных задач. Укрепление хозяйственного расчета немыслимо без творческой инициативы и плодотворного труда экипажей. Совершенствуя формы и методы эксплоатационной работы, моряки должны также совершенствовать формы и методы хозяйственного расчета, делать его более конкретным, ощутимым. Правильно, например, поступил экипаж парохода «Турайда». Раньше на этом судне был введен рейсовый хозрасчет. Он дал положительные результаты. Но моряки сразу увидели и отрицательные стороны такой формы хозрасчета. При ней нельзя было определить, кто виновен, скажем, в перерасходе средств, нельзя было установить, кто и сколько сэкономил топлива, материалов. В результате, экипаж на протяжении нескольких рейсов работал недостаточно эффективно, у него не было должной заинтересованности в ведении хозрасчета. Нередко результаты стахановского труда машинной вахты сводились на-нет нечетким выполнением служебных обязанностей моряками палубной вахты и наоборот. Экипаж разработал и внедрил более конкретную форму хозрасчета — вахтенную, которая вполне себя оправдала.

Хозрасчет является испытанным средством улучшения эксплоатации флота, бережного расходования материально-технических ценностей и денежных средств. Он повышает ответственность должностных лиц за производство. Непреложным остается тот факт, что в тех пароходствах, где хозрасчет завоевал видное место, где об его укреплении постоянно заботятся руководители, там налицо хорошие производственные показатели, там отсутствуют нарушения финансовой дисциплины, перерасход денежных средств.

Борьба за укрепление хозрасчета должна быть целеустремленной и планомерной. Необходимо добиться финансового учета работы каждого члена экипажа, нужно, чтобы каждый моряк имел свой лицевой счет по экономии топлива и материалов. На всех хозрасчетных судах следует ввести суточный график, который бы отображал результаты труда моряков, показывал, как члены экипажа борются за бережное расходование средств.

Работа хозрасчетных судов должна находиться в центре внимания руководителей пароходств и главков. Между тем это важное дело подчас недооценивается. Если в пароходствах делается кое-что для укрепления на судах хозрасчета, то в главках ничего в этом направлении не проводится. Хуже того, в главках даже не знают об истинном состоянии финансовой деятельности не только экипажей судов, но и пароходств. В стороне от этого дела находится и планово-экономический отдел Министерства морского флота. Его работники не знают, как производится хозрасчет на судах, какие в этом отношении есть недостатки, что мешает морякам успешно экономить топливо, смазочные и другие материалы. Подобная практика не может быть дальше терпима.

Отсутствие настоящего контроля со стороны главков и министерства за работой хозрасчетных судов ослабляет борьбу экипажей за экономию, сбережение материалов и денежных средств. Недостатки в ведении хозрасчета свертывают инициативу моряков, тормозят успешное выполнение плана перевозок грузов.

Экипажи судов, переведенных на хозрасчет, должны получить действенную помощь со стороны руководителей пароходств. Только при этом условии можно укрепить хозрасчет и создать реальные условия для увеличения сверхплановых накоплений. О том, насколько отрицательно сказывается нечеткая работа некоторых служб и отделов пароходств на результатах эксплоатационной деятельности судов, говорит такой факт. В прошлом году отдельные суда имели перерасход запланированных средств на материально-техническое снабжение. Причина этого кроется в том, что отделы снабжения пароходств при отпуске на суда технических материалов совершенно не указывают их стоимости. Вполне понятно, что экипажи при этом не имеют возможности оперативно контролировать расходование запланированных средств. Экипажи судов не могут также поэтому точно учитывать расходование денежных средств на ремонт механизмов, на буксировку, на прием воды, бункерного угля и т. д. Такая практика затрудняет успешное выполнение финансового плана.

Укрепление на судах хозрасчета — дело первостепенной важности. Им обязаны заниматься также партийные, профсоюзные и комсомольские организации. Партийные организации должны больше интересоваться вопросами рентабельной работы судов, помогать изыскивать новые производственные резервы для снижения себестоимости перевозок грузов, чаще обсуждать на своих собраниях ход выполнения финансового плана. Проявлять инициативу и находчивость для дальнейшего снижения себестоимости перевозок — почетная задача каждой партийной организации.

Особо важное значение для повышения рентабельной эксплоатации флота приобретают широкое распространение стахановских методов труда, популяризация передового опыта работы вахт, добивающихся наравне с перевыполнением плана перевозок хороших результатов по сбережению топлива, смазочных и других материалов. Задача состоит в том, чтобы на основе хозрасчета обеспечить рост сверхплановых накоплений, поднять на еще более высокую ступень производственную культуру моряков, научить их работать всегда прибыльно. Священный долг каждого моряка — решительно бороться со всякими излишествами, расточительством, добиваться неуклонного снижения себестоимости перевозок грузов. Режим экономии — социалистический метод хозяйствования. Он должен стать законом для всех работников морского флота.

КОМСОМОЛЬЦЫ ПЕРЕВЫПОЛНЯЮТ НОРМЫ

За последний год комсомольская организация Таганрогского судоремонтного завода вдвое увеличила свои ряды. Сейчас в организации насчитывается 53 комсомольца. Они идут в рядах передовиков производства. В механическом цехе слесари-комсомольцы тт. Бутковский и Полупаков входят в лучшую на заводе комсомольско-молодежную бригаду тов. Кухаря. Это бригада отличного качества, вдвое перевыполняющая нормы.

Комсомолец тов. Зайцев был недавно учеником. Сейчас он успешно овладел своей специальностью, перешел на самостоятельную работу и дает за смену до двух норм. Отлично работает молодой стахановец тов. Курилов. В корпусном цехе по-стахановски работает комсомолец тов. Ивахин.

— Все комсомольцы-производственники, — говорит секретарь заводского комитета ВЛКСМ тов. Верещагин, — перевыполняют нормы. Новичкам хорошо помогают более опытные рабочие и инженерно-технические работники, например, слесарь-стахановец, комсомолец тов. Гончаренко, инженер-конструктор тов. Норкин и другие.

М. КУЗНЕЦОВ.

УСПЕХИ ПОРТОВИКОВ

НИКОЛАЕВ. **(По радио).** Пароход «Ижора» стал у причала Николаевского порта. Еще не полностью закреплены швартовые концы, а лучшие крановщики порта тт. Иващенко и Новосельский уже приступили к работе. В трюмы непрерывным потоком пошел груз. Выполняя комплексный социалистический договор, портовики обработали судно досрочно. Тов. Иващенко выполнил нормы на 250 проц., а его товарищ, стахановец тов. Новосельский — на 176 проц.

После отхода парохода «Ижора» в порту ошвартовался пароход «Механик Герасимов». Николаевские портовики обработали его скоростными методами на 19 часов раньше срока. При этом особенно отличились грузчики бригады тов. Прудникова.

Новыми трудовыми успехами советские моряки подкрепляют свою решимость отстоять дело мира

Во имя великой Отчизны

ВЛАДИВОСТОК. **(Наш корр.).** На палубе и в машинном отделении теплохода «Клара Цеткин» остались лишь вахтенные. Экипаж собрался в красном уголке.

— Сотни тысяч молодых советских людей учатся в университетах, институтах, техникумах, — говорит четвертый механик комсомолец тов. Игнатьев. — Это армия будущих инженеров, врачей, учителей, агрономов — строителей коммунизма. Молодежи нужен мир, а не война. Я призываю экипаж подписаться под Стокгольмским Воззванием.

Слово берет старший механик тов. Вишневский.

— Американские бомбардировщики, посланные рукой разбойничьих правителей США, разрушают города и села Корейской народно-демократической республики. Американский империализм ведет неслыханную агрессию. Мы требуем немедленного прекращения вооруженного вмешательства империалистов в дела Кореи. Подписываясь под Стокгольмским Воззванием, мы заявляем: руки прочь от Кореи!

Собрание единодушно приняло резолюцию, одобряющую Заявление Верховного Совета СССР о солидарности с Стокгольмским Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира. Моряки дружно поставили свои подписи под Стокгольмским Воззванием.

ВЛАДИВОСТОК. **(По радио).** Экипажи судов Дальневосточного пароходства становятся на стахановские вахты мира и подкрепляют свои подписи под Стокгольмским Воззванием успешным завершением рейсов, сверхплановой перевозкой грузов и отличным ремонтом судовых механизмов.

Экипаж парохода «Совет» с честью справился со своими задачами и в последнем рейсе. Этот рейс был проведен на сэкономленных топливе и смазочных материалах. Скорость судна была увеличена на 1 милю в час. Моряки судна отработали на лебедках 96 часов и своими силами выгрузили 300 тонн грузов.

Команда теплохода «А. Андреев» в последнем рейсе привела в порядок такелаж, а во время стоянок ремонтирует механизмы.

Встали на вахту мира экипажи судов «Сучан», «В. Маяковский» и «Куйбышев». Моряки этих судов полны решимости своими трудовыми делами внести вклад в дело мира.

Полное единодушие

ХОЛМСК. **(Наш корр.).** В просторном помещении собрались на митинг рабочие, служащие, инженерно-технические работники Холмского порта. Все выступавшие взволнованно говорили о событиях в Корее.

На трибуне сменный механик порта тов. Труфанов.

— Заправилы Уолл-стрита, — говорит он, — мечтают поработить корейский народ. Империалисты боятся надвигающегося кризиса и хотят избежать его, развязывая новую мировую войну. Но этой войне не бывать. Об этом убедительно говорит растущий и крепнущий фронт сторонников мира, во главе которого стоит великий Советский Союз — знаменосец мира во всем мире.

На трибуну один за другим поднимаются рабочие, инженеры, служащие. Их выступления глубоко патриотичны.

Слово берет стахановец-грузчик тов. Воронцов.

— Подписываясь под Стокгольмским Воззванием о запрещении атомного оружия, коллектив нашей бригады взял обязательство выполнить месячный план погрузки и разгрузки судов на 170 проц. Это наш трудовой вклад в великое дело мира.

Коллективы Холмского порта и судоремонтных мастерских решили выполнить годовой план переработки грузов к 33-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

Работники порта и мастерских единодушно подписались под Стокгольмским Воззванием.

В защиту мировой культуры

В Стокгольмском Воззвании Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира, требующем безусловного запрещения атомного оружия, советские люди видят высокую и гуманную цель. Предотвратить угрозу новой истребительной войны, обуздать империалистических агрессоров — вот к чему направлено Стокгольмское Воззвание.

Выражая свою непреклонную волю всеми силами бороться за мир и процветание свободолюбивых народов, простые люди всех стран мира демонстрируют свое единство с трудящимися Советского Союза. Фронт мира растет и крепнет с необычайной быстротой. Идея защиты народа от истребления понятна, близка всем простым людям обоих полушарий, без различия языка, цвета кожи и рода занятий.

На протяжении последних лет группе научных работников под моим руководством приходится разрабатывать проблему безопасности плавания судов морского флота. В этой ответственной работе нас вдохновляет высокая цель: добиться, чтобы наши суда всегда безопасно бороздили моря, чтобы жизнь советских моряков не находилась под угрозой.

Советская наука унаследовала высокие традиции русских ученых-гуманистов. Ей чужды людоедские теории господства одних наций над другими, органически враждебна идея истребления людей. Советская наука стремится использовать свои достижения для максимального облегчения человеческого труда и создания материального изобилия, как предпосылок построения коммунистического общества.

Такое направление научного творчества заключает в себе для тружеников науки глубокий смысл и большую радость.

Мы не допустим, чтобы радость свободного и мирного созидательного труда отняла кучка людей из Уолл-стрита, стремящаяся в целях наживы развязать новую кровавую бойню.

То единодушие, с которым было поддержано советскими людьми Заявление Верховного Совета СССР, служит гарантией в борьбе за мир. Голоса людей, слившиеся в единый голос всех советских народов, являют собой внушительное предостережение тем, кто ведет опасную игру с огнем!

Последовательная мирная политика советского государства, мудро направляемая нашей большевистской партией и лично товарищем Сталиным, преграждает путь всем, кто добивается развязывания войн. Такая политика опирается на единодушную поддержку народа. Она выражает интересы, чаяния и надежды всего прогрессивного человечества.

Профессор, инженер-генерал-директор морского флота III ранга

Е. ПАВЛЕНКО.

Вахта штурмана Тимофеева

Теплоход «Капитан Гастелло» был в море, когда пришла радиограмма, извещающая о том, что вахте третьего помощника капитана тов. Тимофеева по итогам Всесоюзного социалистического соревнования присуждено почетное звание «Отличная судовая вахта».

— Теперь нам надо еще лучше работать, — сказал штурман Г. Тимофеев матросам-комсомольцам Андрею Докиенко и Николаю Шаховскому.

— Первенства никому не уступим! — в один голос ответили молодые моряки.

В тот день, как и в предыдущие, комсомольская вахта штурмана Г. Тимофеева работала по-стахановски. Моряки четко выполняли уставные требования. Нелегко досталось первенство тов. Тимофееву и его товарищам. В основе их успехов — настойчивый, упорный труд и неустанное стремление к учебе. Все трое — штурман Г. Тимофеев, матросы А. Докиенко и Н. Шаховский — молодые моряки по возрасту и морскому опыту. Победить во Всесоюзном социалистическом соревновании они могли только путем повседневного повышения своей квалификации. И вахта тов. Тимофеева в этом отношении выделяется на судне. Все трое изо дня в день становятся все более опытными моряками, умеющими преодолеть любые трудности.

Как бы тяжелы ни были условия плавания, если на вахте тов. Тимофеев и его товарищи, теплоход не отклоняется от курса. Не так давно судно было застигнуто сильным штормом. Огромные волны с грохотом обрушивались на палубу. Трудно вести теплоход в такой шторм, и все-таки он шел точно по курсу. Сменяя друг друга у руля, Андрей Докиенко и Николай Шаховский не отрывали глаз от компаса.

Не только отличным несением вахтенной службы выделяется вахта штурмана Г. Тимофеева. Моряки хорошо выполняют все судовые работы. За второй квартал экипаж теплохода «Капитан Гастелло» отработал на ремонте около семи тысяч часов, сэкономив государству много тысяч рублей. Значительная доля этой работы выполнена вахтой тов. Тимофеева.

Молодые моряки выполняют большую общественную работу. Штурман тов. Тимофеев является агитатором, часто проводит беседы среди моряков. Андрей Докиенко — заместитель председателя судового комитета.

Теплоход «Капитан Гастелло» совершает сейчас дальний рейс. На присвоение почетного звания «Отличная судовая вахта» и присуждение переходящего вымпела Министерства морского флота молодые моряки из вахты штурмана тов. Тимофеева отвечают новыми стахановскими делами.

Сейчас штурман Тимофеев и его подчиненные несут стахановскую вахту мира.

— Свой скромный труд, — заявляют моряки, — мы посвящаем великой социалистической Родине, которая прочно стоит на страже мира во всем мире.

С. АРСЕНТЬЕВ.

Производственный под'ем

День ото дня растет трудовой под'ем среди работников Ленинградского порта. На вахту мира встают все новые и новые бригады грузчиков, крановщики, механизаторы. Каждый работник порта горит желанием отдать все силы благородному делу борьбы за мир.

Работники четвертого района порта обязались отлично нести вахту мира. Свое слово портовики держат. Суда разгружаются досрочно.

На-днях в порт прибыл караван из шести барж с грузом. Он был разгружен досрочно на 16 часов.

Бригады грузчиков и крановщики, соревнуясь друг с другом, показывают образцы стахановского труда. Бригада грузчиков коммуниста тов. Князева, намного перевыполняя свои нормы, разгрузила одну из барж на 10 часов раньше срока. Бригады молодых грузчиков тт. Климова и Шурыгина давали по полторы нормы за смену. Систематически перевыполняют производственные задания крановщицы тт. Форсова и Карнаухова. Хорошо работает крановщик В. Коновалов. Он за смену выгрузил четыре баржи и две погрузил. За восемь часов он своим краном перенес 4.200 тонн груза.

С большим воодушевлением работает молодежь пятого района порта.

Н. ФОМИН.



Плакат работы художника В. Корецкого, выпущенный издательством «Искусство».

На благо нашей Родины

Судоремонтники, портовики и моряки Каспия, подписывая Стокгольмское Воззвание, дали слово самоотверженным трудом крепить дело мира, мощь и могущество социалистической Родины. На заводах Баку, Красноводска и Махач-Кала, в портах и в управлениях пароходств — везде и всюду в эти дни люди работают с небывалым воодушевлением.

День ото дня множатся рялы стахановцев, вставших на вахты мира. Директор судомеханического завода им. М. Гаджиева тов. Омаров называет число бригад и отдельных рабочих, которые первыми встали на стахановскую вахту мира. Таких бригад уже 15, они насчитывают 87 человек, и каждый из них вырабатывает не менее двух норм.

Вот показатели бригады расточников тов. Охрименко. Встав на вахту мира, она дала слово выполнять задание не менее чем на 150 проц. В первый день вахты бригада дала две нормы, на вторые же сутки выполнила задание на 190 проц., а на третьи — на 250 проц. В среднем бригада выполняет задания от 200 до 250 проц. Так работают у нас теперь многие, и это вполне понятно. Люди стахановским трудом подкрепляют свои подписи под Стокгольмским Воззванием.

— У нас все подписались под Стокгольмским Воззванием, — рассказывает секретарь партийной организации Махачкалинского порта тов. Цфас. — Ставя свои подписи, портовики давали обещание работать по-стахановски, быстрее перерабатывать грузы. Многие грузчики, крановщики, слесари, токари встали на вахту мира. Бригада грузчиков тов. Борисенко в июне завоевала переходящее красное знамя порта. Сейчас она еще выше подняла производительность, но ее уже обгоняют другие бригады, вставшие на вахту мира.

Тов. Цфас называет имена крановщиков, которые добились высокой выработки и экономии дизельного топлива. Крановщики тт. Павлова, Сазонов, Гайдуков в июне сберегли 789 килограммов дизельного топлива, тт. Паньков и Соболев — 777, тт. Максимов, Беликов и Шагипова — 747 килограммов.

— Мы отчетливо сознаем, что важнейшей гарантией мира является самоотверженный труд, направленный на укрепление могущества нашей великой социалистической Родины, — заявил мастер-инструментальщик тов. Сурнин, ставя свою подпись под Стокгольмским Воззванием.

Г. ПАВЛОВ.

Стахановский труд

АРХАНГЕЛЬСК. **(Наш корр.).** Грузчики и крановщики Архангельского порта встали на стахановскую вахту мира и самоотверженно трудятся на благо нашей любимой Родины. Они быстро грузят и разгружают большие океанские пароходы, грузовые и пассажирские суда, а также крупнотоннажные баржи.

На-днях к причалу Левого берега подошел пароход «Севан». Разгрузку угля организовали по заранее составленному технологическому плану. Двумя портальными кранами, на которых работали крановщики-беспаловцы тт. Цыкин и Выскребенцев, было выгружено за смену около двух тысяч тонн угля. Бригады грузчиков тт. Ткаченко и Еремского были вызваны на чистку трюмов. Чистку они закончили на четыре часа раньше срока.

Бригадами грузчиков тт. Лукина и Смольникова был досрочно погружен пароход «Профсоюз». Эти бригады так организовали свой труд, что ни одна минута не пропала даром. Груз направлялся со склада непрерывным потоком. Первые 77 тонн груза были поданы в трюм судна за четыре часа. Погрузка была полностью закончена на шесть часов раньше положенного времени.

Несколькими днями раньше в район Бакарица пришел для разгрузки пароход «Н. Бауман». К его походу портовики подготовились хорошо. Совещание диспетчеров, производителей работ, крановщиков и грузчиков обсудило технологическую карту скоростной обработки судна. Было принято решение на 20 часов раньше срока разгрузить пароход. Заранее были подготовлены рабочие места, краны, автотранспорт. В результате бригады грузчиков тт. Мартынова, Горелова, Кунькова, Букушкина, Тищенина и Злотан, крановщики тт. Чекалин, Потапченко и Масловская перевыполнили задание. Грузовыми операциями руководили производители работ тт. Мертвишев, Попов и Меньшиков. Пароход «Н. Бауман» был разгружен на 21 час раньше срока.

Перевезем сверхплановый груз

БОРТ ПАРОХОДА «КАРАГАНДА». **(По радио).** Экипаж парохода «Караганда» стал на вахту мира. Стремясь укрепить могущество нашей любимой Родины, наши моряки решили план третьего квартала завершить досрочно. В стахановском плане намечены повышенные социалистические обязательства. Задание третьего квартала мы выполним по всем показателям к первому сентября.

За счет увеличения хода судна и сокращения непроизводительных простоев мы думаем сэкономить 720 часов эксплоатационного времени. Сэкономленное время и более рациональное использование грузовместимости судна позволят нам перевезти дополнительно свыше 26 тысяч тонн груза и сделать свыше 11 миллионов тонно-миль.

Таким образом годовой план перевозок мы закончим 12 октября по всем показателям. Сейчас наш экипаж годовой план уже выполнил по тоннам на 60,3 проц. и по тонно-милям — на 62,2 проц.

Моряки проверяют выполнение коллективных договоров

ПЛЕНУМ ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА

Состоявшийся V пленум Черноморского бассейнового комитета профсоюза рассмотрел следующие вопросы: итоги работы IV пленума ВЦСПС; о ходе выполнения коллективных договоров в Черноморском сухогрузном и нефтеналивном пароходствах.

На пленуме присутствовали председатели портовых комитетов, профсоюзный актив флота и портов Черного моря.

Выступивший по первому вопросу с докладом член президиума ЦК профсоюза моряков тов. Сахаров отметил неуклонный рост благосостояния работников морского флота. Работники Одесского порта и завода им. А. Марти за последнее время получили новые благоустроенные дома. Новые дома для портовиков построены в Новороссийском, Феодосийском и других портах. В Николаевском порту и на Херсонской судоверфи реализованы большие средства на индивидуальное жилищное строительство.

Однако в целом по бассейну жилищное строительство поставлено неудовлетворительно. Государственные ассигнования осваиваются медленно. План ввода в эксплоатацию новых домов не выполняется. Члены пленума подвергли резкой критике плохую работу строительного треста № 1 (начальник тов. Александров), не выполнившего плана жилищного строительства. Неудовлетворительно организованы среди строительных рабочих социалистическое соревнование и передача передового стахановского опыта.

Строительство жилых домов и культурно-бытовых учреждений трестом № 1 ведется не только медленно, но в ряде случаев и недоброкачественно. Не успели новоселы обжиться в своих квартирах, как в доме № 2 по Пушкинской ул. (Одесса) стала обваливаться штукатурка, в дверях появились щели, перестали закрываться оконные рамы. В Николаеве портовиков вселили в недостроенный дом. В нем плохо работают водопровод и канализация. В Сочи новые дома для моряков уже требуют серьезного ремонта.

Не уделяют должного внимания жилстроительству и хозяйственные организации. В Черноморском сухогрузном пароходстве, на заводе им. А. Марти, в Николаевском порту остались неиспользованными большие средства, отпущенные на индивидуальное жилищное строительство, плохо реализуются средства, отпущенные на текущий и капитальный ремонт жилищ.

На пленуме отмечалось, что руководители двух черноморских пароходств — сухогрузного тов. Данченко и нефтеналивного тов. Рукин еще не уделяют должного внимания улучшению быта моряков. На ряде судов не работают бани, душевые, не оборудованы красные уголки. На пароходе «Генерал Черняховский» закрыли баню, которой пользовались кочегары, а на теплоходе «Грузия» помещение душевой занято под кладовую.

Участники пленума тов. Ковальчук (Николаевский порт), тов. Смирнова (Феодосийский порт), тов. Цветков (Сочинское пароходство) и другие говорили об отсутствии в отдельных портах культбаз для обслуживания работников морского флота.

Острой критике были подвергнуты руководители Одесской и Новороссийской контор Торгмортранса тт. Климов и Елин. Участники пленума тт. Лапенко (Главморстрой), Шицевалов (кочегар парохода «Николаев»), Рыбак (председатель Херсонского портового комитета профсоюза) и другие отмечали, что работники Торгмортранса не используют огромных возможностей для улучшения обслуживания моряков. Руководители Торгмортранса плохо изучают потребности моряков, не принимают необходимых мер для расширения торговой сети в портах.

Обсуждая состояние оздоровительной работы в бассейне, участники пленума отметили, что за последние годы все больше моряков и портовых рабочих пользуется санаториями и домами отдыха. Вместе с тем в этой важной работе имеются серьезные недостатки. Херсонский и Феодосийский портовые комитеты не использовали всех предоставленных им путевок. Ряд профсоюзных организаций бассейна еще не выполняет указания ВЦСПС о направлении в санатории и дома отдыха главным образом рабочих и инженерно-технических работников с производства. Постройком стройтреста № 1 Главморстроя из 12 путевок лишь четыре предоставил стахановцам. По вине ЦК профсоюза моряков затягивается разрешение вопроса о возвращении Черноморскому бассейновому комитету здания и территории бывшего дома отдыха моряков в Одессе. Участники пленума критиковали ЦК профсоюза за то, что он не принимает мер к созданию новых здравниц для моряков.

Большое внимание было уделено на пленуме вопросам развития физкультурной и спортивной работы в бассейне. В настоящее время бассейновый совет общества «Водник» располагает значительной сетью спортивных сооружений. Спортсмены завода им. А. Марти и Одесского порта создали в этом году свои водные станции. Коллектив Туапсинского порта оборудовал свой стадион. Но, как отмечалось на пленуме, физкультурная и спортивная работа в бассейне еще отстает от поставленных задач. Бассейновый совет общества «Водник» (председатель тов. Щекотов) не добивается вовлечения широких масс моряков в спортивную работу.

В прениях по первому вопросу выступили 15 человек. Пленум принял резолюцию, одобряющую решения IV пленума ВЦСПС, и наметил мероприятия для их выполнения.

Обсуждению второго вопроса на пленуме «О ходе выполнения коллективного договора в Черноморском сухогрузном и нефтеналивном пароходствах» предшествовала массовая проверка выполнения коллдоговора на судах и в портах. В ней приняло участие несколько сот профсоюзных активистов. На собраниях экипажей судов и коллективов портов было высказано много ценных предложений.

С докладом на пленуме выступили начальники пароходств тов. Данченко и тов. Рукин, а также председатели местных комитетов плавсостава тт. Занкин и Холковский.

В соответствии с обязательствами по коллективным договорам на 1950 год работники пароходств добились в первом полугодии положительных результатов, выполнили планы перевозок, снизили себестоимость перевозок и улучшили использование грузоподъемности судов. Однако, как отмечалось в прениях, ряд обязательств остался невыполненным. В обоих пароходствах продолжаются штурмовщина в эксплоатационной работе, не изжиты балластные пробеги и простои. Рейсовые задания доводятся до экипажей с опозданием. Ослабла работа по рационализации и изобретательству. Так, в сухогрузном пароходстве обязательство по рационализаторским предложениям за первое полугодие выполнено только на 7,6 проц. Не обеспечено широкое распространение опыта передовых экипажей судов «Воронеж», «Кафур Мамедов», «Краснодар».

Председатель Одесского портового комитета тов. Гуров отметил, что некоторые хозяйственные руководители забыли о своих обязательствах, записанных в коллдоговоре. До сих пор не производится ремонт клуба портовых рабочих. Грузчикам выдается недоброкачественная спецодежда (рукавицы). Председатель постройкома стройтреста № 1 Главморстроя тов. Лапенко критиковал руководителей треста за то, что ими не выполнено обязательство об оборудовании общежития для строительных рабочих.

Пленум обязал хозяйственных руководителей и профсоюзные организации обеспечить выполнение всех обязательств по коллективным договорам и наметил в этом направлении ряд мероприятий.

Н. КИШИНЕВСКИЙ.

Попытка замолчать недостатки

Во Владивостокском порту недавно закончилась массовая проверка коллективного договора. На своих собраниях коллективы эксплоатационных районов, мастерских, подсобных предприятий порта рассмотрели итоги полугодовой работы.

Серьезные недостатки вскрыли рабочие и служащие в организации труда, в использовании механизации, в учебе кадров.

Полугодовой план переработки грузов портовики перевыполнили. Однако успехи были бы значительно большими, если бы хозяйственные и профсоюзные организации полностью осуществили все записанное в коллективном договоре.

Как показала проверка, скоростные методы обработки судов и вагонов распространяются в порту слабо. Вместо 50 проц. скоростными методами в первом полугодии обработано только 28 проц. судов. По вине портовиков флот потерял 2.254 судо-часа. Время стоянки железнодорожных вагонов под грузовыми операциями повышено против плана почти на 30 проц. Не все бригады грузчиков выполняют нормы выработки. Из-за того, что себестоимость переработки тонны груза увеличилась, порт недовыполнил план накопления средств.

При заключении коллдоговора особое внимание было обращено на вопросы организации труда. Этот участок в порту наиболее отстающий. В ходе проверки коллдоговора рабочие и служащие вскрыли много причин, мешающих им работать более производительно. Грузчики тт. Козленко, Куликов, Гараев, Волобуев, складские работники тт. Ласков, Зимин, Быков, производитель работ тов. Тамаров, механик тов. Резниченко, слесарь тов. Тищенко и многие другие работники порта подвергли резкой критике руководителей районов и участков за неудовлетворительную организацию работ. Механизация в порту используется всего лишь на 13 проц. Бригады грузчиков не обеспечены необходимыми приспособлениями и такелажем. До сих пор не созданы подсобные бригады по подготовке рабочих мест. Технологические планы и карты обработки судов и вагонов зачастую не составляются, нарушаются правила производства грузовых операций. Неудовлетворительно поставлено дело подготовки кадров. За полугодие всего лишь один человек обучен второй профессии, только три работника повысили свой разряд, а в стахановских школах занимается всего 57 рабочих. У механизаторов вообще отсутствует бригадное обучение.

Хозяйственные и профсоюзные организации формально, без должной инициативы и внимания подходят к социалистическому соревнованию, не руководят им. Не случайно, что индивидуальные социалистические обязательства имеют лишь 15 процентов рабочих и служащих порта.

В порту работает немало отличных производственников, новаторов труда. Но знает ли о них коллектив? Много ли последователей у крановщика-скоростника Ивана Сухотеплова, у знатных бригадиров грузчиков тт. Лихтина, Чернова, Мишина? Об этом не могут сказать ни начальник порта тов. Котов, ни его заместитель тов. Потурнак, ни председатель портового комитета тов. Кузнецов.

В порту забыт такой оправдавший себя метод распространения стахановского опыта, как проведение стахановских вечеров. Здесь единственная форма популяризации стахановцев заключается в занесении их имен на доску почета. Из 89 лекций и докладов, которые читались портовикам в течение всего полугодия, лишь немногие были посвящены вопросам производства.

Проверка выполнения коллективного договора показала, что и профсоюзные комитеты и хозяйственники продолжают беззаботно относиться к улучшению жилищных условий портовиков, к их культурному обслуживанию. Из года в год в коллективный договор заносятся одни и те же пункты и не выполняются. Вот коллективный договор, заключенный в 1949 году. В разделе «Жилищно-бытовые условия» записано: «...В целях улучшения жилищно-бытовых условий рабочих и служащих порта администрация обязуется: а) начать строительство жилого дома для грузчиков с жилой площадью в 600 квадратных метров, с вводом в эксплоатацию дома к 7 ноября 1949 года...». В колдоговоре 1950 года этот пункт повторен. Изменилась лишь дата «ввода в эксплоатацию». Казалось бы, что теперь дом уже должен быть построен к 7 ноября 1950 года. Однако есть все основания предполагать, что запись о строительстве дома вновь повторится в колдоговоре 1951 года.

При сличении коллективных договоров за 1948, 1949 и 1950 годы бросается в глаза то, что многие пункты механически переписываются. Так, уже в продолжение трех лет записывается пункт об организации красного уголка для рабочих третьего района. Пункт об устройстве умывальников и душевых на причалах и в мастерских в коллективных договорах упоминается неизменно. Постоянным стал пункт об организации кабинета по технике безопасности.

— До каких же пор это будет продолжаться, тт. Котов и Кузнецов? — спрашивают портовики. — Будет ли когда-нибудь привлечен к ответственности хоть один виновник, не выполняющий принятых обязательств?

Только пренебрежением отдельных хозяйственников и портового профсоюзного комитета к коллективному договору объясняются происходящие в порту грубейшие нарушения советского трудового законодательства, в частности невыполнение ряда пунктов по охране труда и технике безопасности. Сверхурочные работы здесь вошли в систему. Они исчисляются тысячами часов.

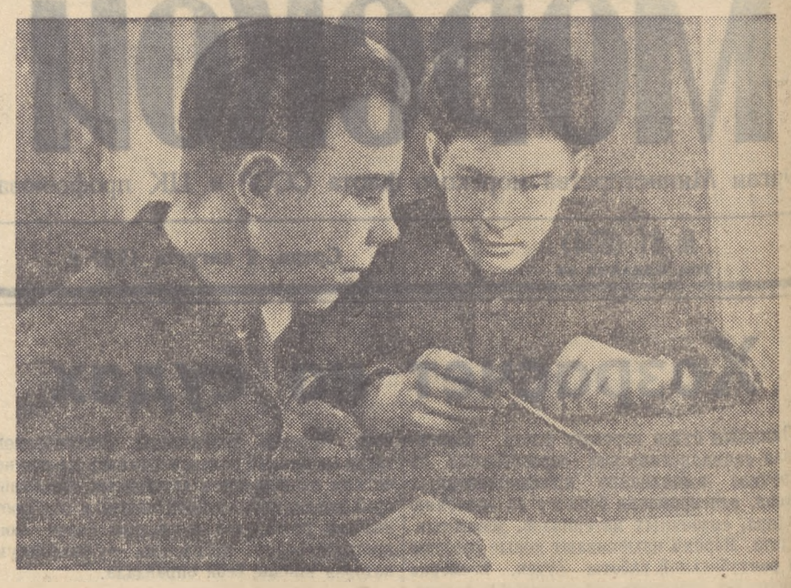
Где же профсоюзные организации, как могут они это допускать? К сожалению, портовой комитет профсоюза и месткомы мирятся с этими нарушениями. Вместо того чтобы бороться за улучшение организации труда, за уплотнение рабочего дня, они соглашаются с порочными, порожденными штурмовщиной методами использования рабочей силы.

Рабочие собрания, посвященные проверке колдоговора, всюду прошли с большой активностью. Портовики внесли много предложений, направленных на улучшение производственной деятельности коллектива порта. Акты смотровых комиссий полностью отразили действительное положение с выполнением колдоговора.

Непонятным становится то, что общепортовая комиссия, руководимая главным инженером тов. Курчатовым, при составлении акта игнорировала замечания и предложения работников порта. Так, в акте смотровой комиссии третьего района указывается, что крановщики, кузнецы, шварговщики своевременно не получают спецодежды, а в акте общепортовой комиссии сказано: «...обеспечение спецодеждой производится своевременно». Работники порта на собраниях говорят о недостатках в организации труда бригад, о простоях, о нарушениях производственного цикла во время пересмен. В акте общепортовой комиссии — все гладко.

Известно, что результаты проверки коллективного договора направляются в ЦК профсоюза и в министерство. Спрашивается, кому понадобилось замазывание имеющихся в порту недостатков и как руководители Владивостокского порта и председатель портового комитета тов. Кузнецов допустили игнорирование замечаний и предложений рабочих, внесенных в акты портовых комиссий?

В. ПОКРЫТЮК.



Окончив Владивостокское высшее мореходное училище, Евгений Пахарев получил назначение на теплоход «Клара Цеткин». Молодой механик поддерживает связь с училищем, оказывает помощь курсантам, проходящим практику на судне. На снимке (слева направо): курсант И. Бровин на консультации у третьего механика теплохода «Клара Цеткин» Е. Пахарева.

Фото Л. Беляева.

Путь к мастерству

В порту Махач-Кала работает немало молодежи. Многие молодые рабочие завоевали себе уважение в коллективе, стали стахановцами. Посмотрите на доску почета, где вывешены портреты лучших производственников, и вы сразу убедитесь в том, как трудятся вчерашние ученики ремесленных училищ и школ ФЗО.

Среди них есть и «старые», и молодые производственники. Одни только недавно получили сюда назначение, а другие уже имеют солидный стаж и опыт. Василий Гомжин считается «старым» крановщиком, хотя ему всего двадцать три года. Многие помнят, как в сорок четвертом году пришел он сюда семнадцатилетним пареньком и все ему казалось здесь новым и необыкновенным, а теперь он один из лучших механизаторов, у него есть, чему поучиться и более опытным крановщикам. О нем многое могут рассказать и начальник порта, и секретарь партийной организации, и товарищи по работе. Гомжин всячески добивается увеличения производительности своего крана, постоянно совершенствует свои знания, учится у старших товарищей по работе.

Когда-то он мечтал стать вагонным мастером, но потом переменил это решение. Профессия крановщика увлекла его. После окончания учебы он получил аттестат крановщика парового крана. В порту Гомжин сразу показал себя способным механизатором и вскоре стал управлять гусеничным автокраном. В октябре прошлого года в Махач-Кала прибыли портальные краны. Увидев их, Гомжин сказал:

— Вот это машины! На таких кранах работать куда интересней...

Когда смонтировали краны, на один из них перевели Гомжина. Вначале ему казалось, что на нем он не сможет работать: кран сложный по конструкции и требует высокой квалификации. Зато Гомжин сразу оценил преимущество нового агрегата: им можно делать одновременно захват груза, поворот стрелы, передвигать груз.

— Новые краны выгоднее тем, что они могут поворачиваться во все стороны и передвигаться по рельсам, — рассказывает Гомжин. — Грейфер у них сам открывается и закрывается. Крановщику на них легче работать.

У Гомжина выработались твердые правила по уходу за краном, которые позволяют стахановцу постоянно добиваться бесперебойной работы машины.

— Когда я прихожу на работу, то первым долгом узнаю, как действовал кран, не было ли каких неполадок, — говорит Гомжин. — Прежде чем принять от сменщика кран, я проверяю его, осматриваю все детали и механизмы. После этого сменщик расписывается в журнале о сдаче смены, а я—в приеме ее. Перед началом работы мой помощник проверяет смазку крана, а я еще раз осматриваю моторы, лебедки.

Помощник — правая рука крановщика. От него многое зависит в работе. Он должен знать, как принимать и сдавать смену, знать правила ухода за краном.

— Работал у меня помощником Александр Демьяненко. Он старался все постичь, разузнать, хотел быть крановщиком. Я ему много помогал, и теперь Демьяненко стал квалифицированным специалистом.

За время своей работы в порту комсомолец Гомжин обучил несколько человек профессии крановщика. Каждый из них с благодарностью отзывается о своем учителе. Но и сам Гомжин продолжает настойчиво повышать свои знания. Вот уже более полугода Гомжин имеет звание крановщика отличника.

Коллектив портального крана № 1, где работает Гомжин, одним из первых поддержал почин лучшего механизатора Ленинградского порта Константина Шарапова. Следуя его примеру, махачкалинские механизаторы стремятся как можно больше продлить период эксплоатации крана и стараются своими силами выполнять все неотложные ремонтные работы. В июне они закончили профилактический ремонт своего крана, выполнив такие сложные работы, как разборка и сборка поворотного механизма. Ремонт производился в свободное от работы время, и это позволило сэкономить немало денежных средств.

После ремонта кран действует безотказно. Все его механизмы и части сейчас находятся в хорошем техническом состоянии.

Стремясь выжать из крана все, что он может дать, Гомжин и его сменщики добиваются также экономии топлива и смазочных материалов. Это о коллективе крана № 1 однажды сказал начальник отдела механизации порта, что он добился такой экономии топлива и смазочных материалов, которую вряд ли можно встретить в других портах. И это действительно так.

— Мы стараемся всячески беречь государственное добро, — говорит Гомжин. — Делаем все возможное, чтобы меньше расходовать смазочных материалов. Благодаря правильному режиму смазки мы меняем масло только через 60 часов, то-есть значительно реже, чем положено. Мы экономим и соляровое масло. Наш кран не один день в месяц работает на сэкономленном топливе. Только в июне мы сберегли около трехсот килограммов дизельного топлива.

...Стрелка часов медленно движется к цифре четыре. Гомжин начинает торопиться на работу. Сегодня ему предстоит много потрудиться. В порт прибыли суда, и их надо быстрее обработать. А для этого необходимо до начала смены успеть осмотреть кран, поговорить со сменщиком.

— Ну что ж, мне пора, — сказал он, выходя из комнаты, и торопливо зашагал в порт, откуда доносился привычный рокот портальных кранов.

Жаркий летний день сменился вечерней прохладой. С моря подул легкий ветер. Василий Гомжин не замечает, как идет время. Он целиком поглощен работой. В умелых руках послушно действует кран. Гомжин то и дело наклоняет стрелу крана над трюмом только что прибывшего судна. Груз быстро выгружается на причал и оттуда автомашинами отвозится к месту складирования. Гомжин работает четко и быстро.

Г. КОРШУНОВ.

МАХАЧ-КАЛА. (Наш спец. корр.).

Партийный контроль хозяйственной деятельности администрации

В ПОМОЩЬ СЕКРЕТАРЮ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ СУДНА

Партия Ленина — Сталина организует и направляет советский народ на самоотверженную борьбу за построение коммунизма в нашей стране. Великой цели коммунистического строительства подчинена многогранная деятельность нашей большевистской партии.

На всех участках государственного, хозяйственного и культурного строительства ведущим, организующим ядром выступают коммунисты, партийные организации. Они об'единяют, сплачивают массы трудящихся, мобилизуют их на досрочное выполнение и перевыполнение государственных планов. Коммунисты повседневно раз'ясняют советским людям политику нашей партии, воспитывают трудящихся нашей страны в духе советского патриотизма и любви к Родине, в духе стремления двигаться вперед, добиваться новых производственных успехов. Сила и боеспособность коммунистов в том и состоит, что все стоящие перед ними задачи они решают, исходя из политики нашей большевистской партии. Успех дела всюду обеспечивается деятельностью наших партийных организаций.

По мере продвижения советской страны вперед к коммунизму непрерывно возрастает руководящая роль партийных организаций, неизмеримо повышается их ответственность за ход дела во всех отраслях коммунистического строительства.

Партия Ленина — Сталина на протяжении всей своей истории придавала огромное значение укреплению первичных партийных организаций, усилению их организующей роли в политической и хозяйственной жизни страны.

Уставом большевистской партии (§ 61) для еще большего повышения роли и авторитета первичных партийных организаций им предоставлено право контроля хозяйственной деятельности администрации.

В борьбе за план огромная роль принадлежит нашим судовым партийным организациям. За последние годы количество первичных партийных организаций на флоте значительно возросло. Они организационно окрепли и улучшили свою работу по обеспечению досрочного выполнения государственных планов перевозок, по укреплению дисциплины и наведению образцового порядка на судах. Вождь советского народа товарищ Сталин учит, что «...хозяйственные успехи, их прочность и длительность целиком и полностью зависят от успехов партийно-организационной и партийно-политической работы», что без этого условия «хозяйственные успехи могут оказаться построенными на песке».

В борьбе за план партийные организации судов должны использовать предоставленное уставом партии право контроля деятельности администрации. Судовые партийные организации в порядке контроля имеют право требовать от администрации необходимые материалы о работе судна, заслушивать отчеты хозяйственных руководителей и ставить перед ними вопросы об устранении имеющихся недостатков, рекомендовать проведение мероприятий, направленных на улучшение работы экипажа судна в борьбе за план, на развертывание социалистического соревнования, экономию топлива, сохранение и сбережение народнохозяйственных грузов, укрепление дисциплины, улучшение быта моряков.

Контроль партийной организации — это прежде всего общественный контроль. Действенность его проявляется тем сильней, чем больше коммунистов участвует в этом контроле. Только опираясь на широкий актив, партийная организация может своевременно вскрыть и предупредить ошибки судовой администрации, помочь устранить недостатки, повысить у коммунистов и всего экипажа чувство ответственности за работу судна.

Настоящий контроль предполагает большую организаторскую и воспитательную работу с людьми.

Судовая партийная организация должна использовать для этого все средства — партийные собрания, партийные поручения, совещания начальствующего состава, общие собрания экипажа, все формы агитации и пропаганды. Активное участие всех коммунистов и широкого актива моряков в обсуждении производственных вопросов является важным средством воспитания у моряков чувства высокой ответственности за работу судна.

Практика показывает, что правильный и действенный контроль хозяйственной деятельности администрации возможен только при условии повышения уровня всей партийной работы.

Именно из этого исходят первичные парторганизации таких судов, как «Краснодар», «Академик Крылов», «Мичурин», «Серго», «Кремль», «Крымов», «Верхоянск». Осуществляя хозяйственный контроль, они заботятся о повышении идейно-политического уровня коммунистов, о вовлечении их в активную деятельность, добиваются улучшения массово-политической работы среди коллектива моряков.

Правильно поступают те партийные организации, которые заслушивают на своих собраниях отчетные доклады капитанов, старших помощников капитанов, старших механиков. Это очень важное средство контроля, но оно окажет свое действие лишь только тогда, когда партийная организация предварительно будет готовить на обсуждение собрания тот или иной вопрос, привлекать к этой подготовке широкий актив.

Интересен в этом отношении опыт парторганизации теплохода «Краснодар». На «Краснодаре» одно время участились случаи нарушения трудовой дисциплины, невыполнения уставных требований. Отдельные лица начальствующего состава забыли, что они отвечают за воспитание моряков. Партийная организация в целях усиления воспитательной роли начальников и укрепления дисциплины заслушала на партсобрании вопрос о повышении авторитета и роли начальствующего состава в воспитании подчиненных. Собрание было подготовлено хорошо, прошло при большой активности коммунистов. Оно дало свои положительные результаты. Моряки потянулись в труде и дисциплине. Вскоре экипаж «Краснодара» стал инициатором соревнования за лучшее использование грузоподъемности судна. Его примеру, как известно, последовали десятки судов морского флота.

Первичная партийная организация теплохода «Краснодар» уделяет большое внимание делу контроля хозяйственной деятельности администрации; она систематически ставит на обсуждение коммунистов вопросы выполнения плана перевозок, социалистического соревнования, дисциплины, хранения и сбережения грузов, ухода за судовым оборудованием и механизмами и т. п. Такое внимание производственным задачам, серьезная подготовка и умелое их решение на партийных собраниях являются основой успешной работы экипажа теплохода «Краснодар».

Право контроля, предоставленное судовым первичным парторганизациям, обязывает их глубоко вникать в существо работы судна, изучать технику морского дела, интересоваться всеми вопросами, проверять исполнение решений правительства и приказов министра. Партийные организации призваны поддерживать все новое, передовое и прогрессивное, развивать творческую инициативу моряков, беспощадно выкорчевывать отсталость, косность и недостатки, используя для этого испытанное оружие в руках нашей партии — критику и самокритику.

Перед партийными организациями морского флота стоит огромная и почетная задача — обеспечить досрочное выполнение государственного плана перевозок. Чтобы выполнить эту почетную задачу, каждая партийная организация должна поставить своей целью изыскание и использование новых резервов, проведение жесткого режима экономии. Нужно добиваться ритмичной работы судна, изжить непроизводительные простои и аварии, поднять дисциплину, возглавить социалистическое соревнование, дающее неиссякаемые источники творческих сил.

Социалистическое соревнование, как указывал товарищ Сталин, является коммунистическим методом строительства социализма. Важно добиться, чтобы хозяйственники считали руководство социалистическим соревнованием своим кровным делом. Формализм, безразличное отношение к делу — злейшие враги соревнования. Партийные организации обязаны поправлять хозяйственников, если они повседневную работу с людьми подменяют администрированием, не заботятся о распространении передовых методов труда.

Поучительна и достойна подражания работа парторганизации теплохода «Мичурин», которая возглавила патриотический почин экипажа — работать по стахановскому плану. К разработке стахановского плана был привлечен весь начальствующий состав. Стахановцы этот план детально обсуждали на партийном, комсомольском и общем собраниях, где были намечены мероприятия, обеспечивающие его выполнение. Каждый, начиная от капитана и кончая рядовым матросом, знал, что он делает и какова его задача.

В этот план вошел весь комплекс работы судна. Партийная организация добилась успешного выполнения стахановского плана. Патриотический почин мичуринцев подхватили десятки судов морского флота.

Некоторые партийные организации судов, к сожалению, еще не используют в должной мере предоставленного им права контроля хозяйственной деятельности администрации. Часть секретарей партийных организаций, не имеющая достаточного опыта в партийной работе, не умеет правильно подойти к осуществлению контроля хозяйственной деятельности администрации. Иногда они становятся на путь администрирования и подмены единоначалия на судне. Так, парторганизация парохода «Петровский» (секретарь парторганизации тов. Плаханов, первый помощник капитана тов. Сизьмин) совершенно выпустила из поля своего зрения вопросы контроля хозяйственной деятельности администрации судна, плохо занималась вопросами социалистического соревнования, укрепления дисциплины и т. д. Производственные дела не заняли должного места в ее работе. В этой партийной организации собрания проходят нерегулярно и плохо готовятся, решения принимаются неконкретные, активность коммунистов слабая, критика и самокритика не развернута, многие коммунисты не имеют партийных поручений. Отсюда и все недостатки работы экипажа судна.

Многие судовые парторганизации Сахалинского, Каспийского сухогрузного пароходства и Рейдтанкера не ставят на обсуждение коммунистов производственные проблемы и вопросы, способствующие выполнению плана и укреплению дисциплины, а если и ставят, то плохо их готовят.

Проверка состояния дисциплины на судах «Кабардинка» и «С. Киров» показала, что там имеется много случаев нарушения Устава о дисциплине работников морского флота СССР. Однако партийные организации судов не повели с этими нарушениями борьбы, а политотдел во-время не подсказал им этого.

Общим недостатком в осуществлении контроля деятельности судовой администрации является то, что парторганизации зачастую ограничиваются тем, что ставят доклад капитана, старшего помощника или старшего механика на партсобрании о выполнении плана или о ходе ремонта, но недостаточно используют другие формы контроля. Парторганизация должна быть тесно связана с коллективом моряков, глубоко вникать и знать экономику и хозяйство судна. Надо создать такую обстановку, чтобы не только коммунисты, но и каждый моряк судна шел в партийную организацию и ставил перед ней те или иные производственные вопросы.

Партийная организация судна призвана повседневно укреплять единоначалие, поднимать авторитет капитана и начальствующего состава, активно помогать администрации судна, подкреплять ее распоряжения политической и организационной работой среди моряков.

Повседневно помогать первичным партоорганизациям судов правильно осуществлять право контроля хозяйственной деятельности администрации, во-время подсказывать, какие вопросы нужно решать и на что следует мобилизовать коммунистов и массы моряков, — одна из важнейших задач политорганов флота.

Т. БУРАВЦЕВ,
начальник отдела партийной, профсоюзной и комсомольской работы Политуправления Министерства морского флота.

ЗА БЕРЕЖЛИВОСТЬ И ЭКОНОМИЮ

Пути рентабельной работы судна

Экипажи хозрасчетных судов морского флота активно борются за экономию топлива, смазочных и других материалов. Они сберегают государству тысячи рублей. Введение на судах хозяйственного расчета помогает морякам успешно решать хозяйственные задачи, снижает себестоимость перевозок грузов. Это наглядиее всего видно на примерах работы передовых судов флота «В. Чкалов», «И. Кулибин», «Бирута» и других. Экипажи этих судов изо дня в день улучшают эксплоатационные результаты, на основе хозяйственного расчета добиваются высокой культуры труда, повышают техническое состояние судового оборудования и механизмов.

Сегодня газета печатает материалы об опыте работы хозрасчетных судов. Этот ценный опыт следует широко распространить на флоте, сделать его достоянием всех моряков.

В 1948 году на судах Латвийского пароходства был введен хозяйственный расчет. Однако руководители пароходства формально подошли к этому важному делу. До экипажей судов не доводились финансовые результаты их работы, не был налажен учет по расходованию топлива, смазочных и других материалов.

В 1949 году положение с хозрасчетом на судах заметно изменилось. Мы стали получать вместе с рейсовым заданием и финансовый план. Это был первый шаг к укреплению хозяйственного расчета на судне. После этого моряки парохода «Бирута» развернули более действенную борьбу за экономию средств и получение сверхплановой прибыли. Эту борьбу возглавила партийная организация судна. Моряки стали активнее бороться за увеличение скорости судна, экономию топлива, смазочных и покрасочных материалов.

После нескольких законченных рейсов состоялось партийное собрание, на котором был обобщен опыт работы экипажа по хозрасчету.

В своем решении партийное собрание призвало экипаж не останавливаться на достигнутых успехах, еще решительнее продолжать борьбу за дальнейшее внедрение хозрасчета. Мы решили создать хозрасчетные вахты и бригады.

Палубная команда обязалась зачищать трюмы судна не на стоянках, а на переходе. Нами была организована бригада в составе комсомольцев тт. Черемухина, Якимова, Семенова, Плюснина и Бухарева. Бригада сэкономила судну тысячи рублей.

Однажды судно должно было быстро выйти в море, иначе с наступлением темноты ему пришлось бы непроизводительно простоять несколько часов. Моряки решили не допустить этого. Экипаж помог портовикам быстро закончить грузовые работы. Простой в порту был предотвращен.

Сама жизнь подсказывала, что в связи с переводом судов на хозрасчет нужен какой-то новый, более совершенный вид учета работы моряков. Старший механик парохода «Турайда» тов. Андреев предложил ввести на флоте суточный график. Это мероприятие было внедрено экипажем парохода «Бирута».

На совещании в Латвийском пароходстве суточный график был одобрен и принят для распространения на другие суда. Безусловно, график еще не является совершенным видом учета. Он потребует в дальнейшем новых поправок и дополнений, улучшающих и упрощающих учет и контроль за работой вахт. Необходимо добиться финансового учета работы каждого моряка, нужно, чтобы он имел свой лицевой счет по экономии.

Но в связи с поднятым вопросом о лицевых счетах надо сразу же поставить и другой вопрос — о поощрении экипажа за его стахановскую работу. В этом деле видную роль должен сыграть капитанский фонд.

Хозрасчетная вахта успешно борется за улучшение эксплоатационных показателей судна. Рентабельная работа вахт и экипажа в целом обеспечивает сверхплановую прибыль. Часть денежных средств при этом, в соответствии с приказом министра, отчисляется в капитанский фонд. Денежные средства этого фонда идут на премирование лучших вахт и отдельных моряков.

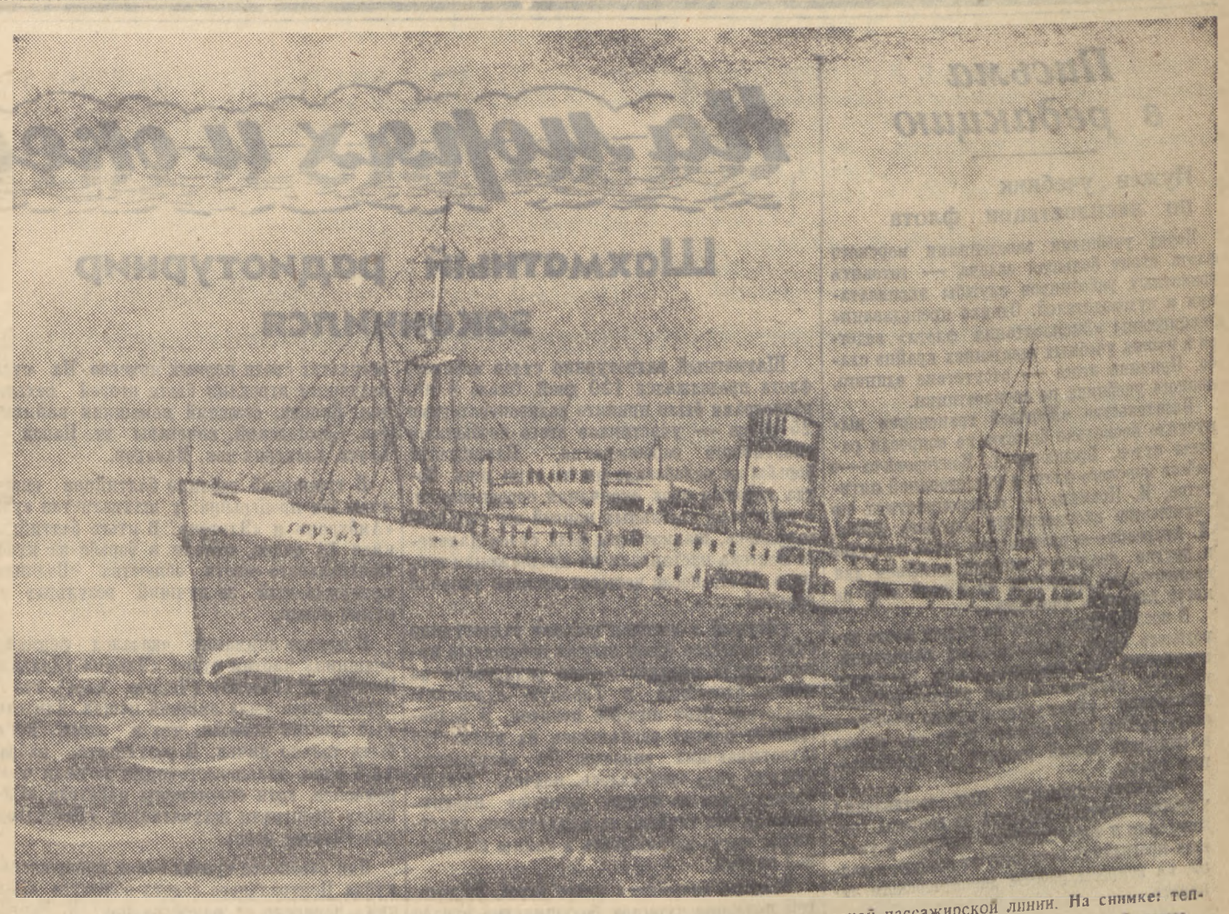
Именно такой порядок и должен существовать. Но в действительности дело обстоит далеко не так. В результате своей хозрасчетной деятельности экипаж парохода «Бирута» добился в первом квартале 1950 года 150 тысяч рублей сверхплановой прибыли. Однако на судне почему-то не образован капитанский фонд.

Другой крупный недостаток состоит в том, что на судне отсутствует некоторая часть необходимых денежных средств. Финансовая деятельность экипажа поэтому стеснена, он не может самостоятельно производить расходы. Этим до сих пор занимается пароходство, а не судно. А ведь здравый смысл подсказывает, что такие расходы намного сократятся, если их будет производить сам капитан. Для этого на судах следует ввести чековые лимитные книжки. Это, несомненно, укрепит хозрасчет и вызовет новый, еще более мощный под'ем социалистического соревнования экипажей в борьбе за экономию средств.

Предложение о введении на судах чековых лимитных книжек посылалось в министерство главным бухгалтером Латвийского пароходства тов. Голубевым. Но главная бухгалтерия министерства не заинтересовалась им, не обсудила новую систему финансовых расчетов и, по существу, оказалась в стороне от борьбы за экономию денежных средств.

Как видно, на морском флоте еще не все сделано для укрепления хозрасчета на судах. Министерство морского флота до сих пор не проанализировало хозрасчетную работу экипажей судов. Имеющийся положительный опыт пока не обобщен. А этим следует безотлагательно заняться.

Ю. АВОТ,
первый помощник капитана парохода «Бирута».



Экипаж теплохода «Грузия» успешно совершает рейсы по Крымско-Кавказской экспрессной пассажирской линии. На снимке: теплоход «Грузия» в море. Фото В. Богданова.

Строго выполнять уставные требования

Аварии судов в большинстве своем происходят из-за нарушения штурманским составом элементарных правил по судовождению. Статья 106 Устава службы на судах морского флота Союза ССР обязывает судоводителей измерять возможно чаще глубины.

Выполнение этого требования имеет решающее значение для предотвращения аварий. Однако некоторые судоводители допускают беспечность и подчас отступают от уставных положений. Например, теплоход «Корсаков» под командованием капитана Пустынникова, следуя из Петропавловска-на-Камчатке в Первый Курильский пролив, оказался в тумане. Капитан повел судно к берегу для того, чтобы опознать его и определить место судна. Но Пустынников забыл об опасности прибрежного плавания и совершенно не пользовался лотом. Не были приготовлены к отдаче якоря. Определив место судна, капитан изменил курс и стал следовать в непосредственной близости от берега.

Видя, что в пролив войти нельзя, Пустынников приказал лечь на обратный курс, а через некоторое время снова пошел к берегу. Капитан и в этом случае не соблюдал требований статьи 106 Устава службы на судах морского флота Союза ССР и рекомендации лоции. Скорость теплохода не была доведена до умеренной, как этого требуют правила плавания во время тумана. Все это привело к тому, что судно потерпело аварию, было посажено на камни. Когда днище судна ударилось о подводные камни, Пустынников растерялся и вместо полного хода назад скомандовал «полный вперед».

Авария теплохода произошла исключительно из-за нарушения капитаном Пустынниковым уставных требований. Или взять аварию парохода «Хабаровск» (капитан Божченко). Она произошла потому, что капитан не вел счисления пути и не пользовался радиопеленгатором, а надеялся только на свой опыт.

Аварийность — бич флота. С ней надо вести решительную борьбу, строго наказывать виновных. Вместе с этим необходимо постоянно совершенствовать знания судоводителей. С этой целью надо организовать при Академии морского флота 6—7-месячные курсы для переподготовки капитанов. Это мероприятие даст положительные результаты в деле правильной эксплоатации флота.

П. ЗВОРЫГИН.

Теплоход „Украина" отремонтирован досрочно

В июле коллектив завода им. А. Марти завершил сложный ремонт теплохода «Украина». В результате социалистического соревнования среди коллективов цехов и активного участия в ремонте экипажа судна досрочно выполнено ответственное задание.

Договорными обязательствами окончание ремонта предусматривалось 23 августа, а теплоход сдан заводом в эксплоатацию 5 июля. В итоге плодотворной работы по скоростному ремонту теплохода коллектив завода на 50 суток ранее срока выполнил свое обязательство. Немало помогли этому рабочая смекалка, творческая мысль инженеров. Например, рационализаторское предложение тов. Веденьева помогло сэкономить 55 дней стоянки судна в доке.

Успешному развертыванию ремонта способствовала быстрая подготовка технической документации, выполненная сотрудниками бюро калькуляции тт. Олиферко, Гнатом и Мазур. Добросовестная работа этих товарищей помогла цехам правильно распланировать свои силы на решающих участках. Большую помощь механическому цеху оказывал отдел главного технолога.

Своевременная подготовка технической документации и составление технологических карточек на все важнейшие работы, предоставление цехам нужных чертежей, систематические диспетчерские совещания — все вместе взятое дало положительные результаты.

Особенно большая роль в капитальном ремонте теплохода была отведена корпусному цеху. Лучшие бригады цеха вели ремонт обшивки корпуса. Хорошая подготовка рабочего места, быстрая обработка листов обшивки позволили коллективу в короткий срок выполнить ответственное задание. Бригады тт. Хохлкина и Гоменюка успешно провели ремонт двух главных двигателей. На пять дней до срока закончен доковый ремонт судна.

Исключительно крупный объем ремонта выпал на долю коллектива трубопроводчиков. Десятки километров труб сменили и отремонтировали рабочие этого цеха. Не было на судне ни одной системы, которая не подверглась бы капитальному и среднему ремонту. Заново изготовлены такие системы, как водопожаротушение, углекислотное тушение. Много творческой инициативы внесли в эту работу старший мастер цеха тов. Дудко и бригадиры тт. Михайлов и Мойко.

Более полутора месяцев коллектив трубопроводного цеха плодотворно трудился на ремонте теплохода «Украина».

Деревообделочный цех полностью отремонтировал трюмы, заново возвел пассажирские помещения третьего класса, капитально отремонтировал рефрижераторные камеры. Произведены работы по устройству противопожарных переборок, ремонту всей судовой мебели. Все судно заново окрашено, пошиты чехлы и тенты.

На скоростном ремонте теплохода успешно работали и коллективы других цехов. Активное участие принимали в ремонте моряки. Совместная работа коллективов цехов завода и экипажа теплохода дала свои положительные результаты.

А. БОГУН.

Больше внимания хозрасчету

Итоги работы хозрасчетных судов в 1949 году убедительно говорят об огромном значении хозрасчета в использовании внутренних резервов, в снижении себестоимости перевозок. Хозрасчетные суда Дальневосточного пароходства дали в прошлом году 1273 тысячи рублей сверхплановых накоплений. Моряки парохода «В. Чкалов», например, перевыполнив годовой план перевозок грузов на 15,2 проц., снизили себестоимость перевозок на 20,9 проц. и дали 204,9 тысячи рублей сверхплановой прибыли. За перевыполнение производственного и финансового планов и безаварийное плавание экипажу начислен капитанский фонд в 29300 рублей. С хорошими показателями закончили год моряки теплохода «Клара Цеткин». Им также начислен капитанский фонд в 27763 рубля. На 24,1 проц. снизил себестоимость перевозок и дал 79 тысяч рублей сверхплановых накоплений экипаж парохода «И. Кулибин». Только за счет экономии топлива моряки парохода «Кишинев» сберегли 96 тысяч рублей государственных средств, моряки теплохода «Смольный» — 65 тысяч рублей, моряки парохода «Е. Пугачев» — 114 тысяч рублей.

На ряде судов в борьбу за строжайший режим экономии включились все моряки. Администрация этих судов распределила некоторые статьи расхода (топливо, снабжение, ремонт) между отдельными вахтами и установила строгий контроль за расходованием материалов.

Однако некоторые экипажи хозрасчетных судов не выполнили всех условий, дающих право на образование капитанского фонда. Так, несмотря на перевыполнение производственного и финансового планов, лишены капитанского фонда за несохранную перевозку грузов экипажи судов «Миклухо-Маклай» и «Артек».

Несомненно, что финансовые показатели хозрасчетных судов и всего пароходства в целом были бы значительно лучшими, если бы вопросам укрепления хозрасчета уделялось больше внимания со стороны служб и отделов управления пароходства, а также со стороны партийных, профсоюзных и комсомольских организаций судов.

У нас до настоящего времени внимание хозрасчету уделяют лишь отдельные капитаны, такие, как тт. Малахов, Бондаренко, Фатьянов, Доценко, Левченко. Они постоянно информируют экипаж о ходе выполнения не только производственного, но и финансового планов, ведут настойчивую борьбу за всемерную экономию средств. К сожалению, так поступают не на всех судах. Есть такие суда, где не только рядовые моряки, но даже и начальствующий состав не знают финансовых показателей своей работы. Несмотря на то, что в пароходстве заведен учет расходов средств, эти расходы морякам неизвестны, ибо капитаны сами мало интересуются ими.

В укреплении хозрасчета большую роль играют партийные организации. Там, где они не упускают хозрасчета из вида, как правило, достигаются высокие экономические результаты. Взять, к примеру, парторганизацию теплохода «Смольный». Постановка на партийном собрании вопроса об итогах финансовой деятельности судна заставила капитана тов. Бондаренко глубже вникнуть в экономику производства, собрать необходимые данные по расходам и доходам и отчитаться перед экипажем. Моряки внесли ряд существенных замечаний и предложений, направленных на усиление борьбы за экономию средств, и неудивительно, что экипаж уже за первый квартал 1950 года дал около 90 тысяч рублей сверхплановых накоплений. В этом успехе роль партийной организации велика.

Формально, по-казенному относятся к внедрению хозрасчета некоторые работники управления пароходства. Так, анализ расходов хозрасчетных судов за прошлый год показывает, что даже на тех судах, которым начислен капитанский фонд, имеется перерасход запланированных средств на материальное снабжение. И в этом прежде всего повинен отдел снабжения пароходства (начальник тов. Каращук), который, отпуская морякам материалы, не сообщает их стоимости. Это, естественно, не дает возможности экипажам осуществлять оперативный контроль за расходованием запланированных на снабжение средств.

Не могут до сих пор моряки организовать также и оперативный учет сумм, затраченных на ремонт судна. Счета за проведенные ремонтные работы, минуя первичный судовой контроль, попадают непосредственно в механико-судовую службу. То же самое происходит и при пользовании услугами порта (буксировка, прием воды, топлива и т. д.).

При существующем положении капитан судна узнает о фактических судовых расходах только из данных бухгалтерии пароходства, да и то спустя много времени после произведенного расхода. Понятно, что, раз нет на судне оперативного учета по всем статьям расходов, контроль за реализацией финансового плана крайне затруднен, а иногда и вообще невозможен.

Работники службы эксплоатации пароходства, как правило, занимаются производственной работой судов и совершенно забывают об их финансовой деятельности. При подведении итогов рейса контроль перевозок рублем отсутствует.

Руководители пароходства должны устранить недостатки, которые тормозят внедрение хозрасчета на судах.

И. ВАЛЮЛИС,
начальник планового отдела Дальневосточного пароходства.

Улучшить техническое состояние перегрузочного оборудования

Перед механизаторами Одесского порта поставлены ответственные задачи. В этом году каждый перегрузочный механизм должен переработать много груза. Работники порта должны неустанно заботиться о том, чтобы краны находились в хорошем техническом состоянии. К сожалению, это далеко не так. Целый ряд фактов непроизводительных простоев кранов указывает на то, что в порту механизмам уделяется мало внимания.

Очень плохо обстоит дело с запасными частями для кранов. Возьмем первую группу портальных кранов второго механизированного участка порта. Здесь нельзя не обратить внимания на целый ряд дефектов, которые имеются в каждом механизме. Прежде всего очень плохо обстоит дело с грузовыми тросами.

Тросы, которые изготовляет для нас Одесский канатный завод, так быстро приходят в негодность, что их зачастую едва хватает для того, чтобы произвести перегрузочные операции на одном судне. Дальнейшее применение такого троса становится невозможным, так как он в любой момент может порваться и вызвать аварию.

Пытаясь устранить этот недостаток, крановщики и механики внедрили несколько усовершенствований на некоторых кранах. Но, к сожалению, эти усовершенствования оказались недоработанными и не принесли ожидаемых результатов. Например, на одном из кранов заменили подшипник скользящего трения шариковым подшипником. Однако при этом не предусмотрели смазочного устройства. Сейчас для того, чтобы смазать новый подшипник, нужно спять с него крышку. А это довольно сложно и отнимает много времени.

Техническим недостатком некоторых наших кранов является плохое крепление башмачного устройства, соединяющего кабину крана с большой круговой шестерней, на которой поворачивается механизм. Наши рационализаторы внесли ценное предложение крепить «башмаки» приварными клиньями. Это усовершенствование уже испытано и дало положительный результат. Однако до сих пор на значительной части кранов его не внедрили, и механизмы то и дело простаивают из-за частых поломок болтов.

Очень важным, но пока не разрешенным вопросом является снабжение кранов запасными тормозными колодками для электромоторов. Из-за их отсутствия нарушается точная и безопасная работа всего крана.

Необходимо уделять больше внимания подготовке кадров. Порт ощущает сейчас большой недостаток в крановщиках, что нередко вызывает длительные простои механизмов. У нас имеется немало учеников — помощников крановщиков, которые обладают достаточными практическими навыками и знаниями, чтобы работать самостоятельно. Тем не менее многие из них по 7—8 месяцев ожидают, когда им предоставят возможность сдать экзамены и получить свидетельство крановщиков портальных кранов.

Нужно также отметить, что из-за отсутствия технических знаний некоторые сменные механики зачастую не могут правильно расставить перегрузочные механизмы, найти и применить в том или ином случае более удобные и выгодные варианты перегрузочных работ.

Все эти недостатки нужно как можно скорее ликвидировать. Это поможет использовать техническую мощность механизмов, повысит выработку, и мы досрочно выполним взятые социалистические обязательства.

В. РОМАНЕНКО,
механизатор второго участка Одесского порта.

Скоростная технология на причалах

Вступая в навигацию 1950 года, коллектив Рижского порта поставил перед собой задачу — еще шире внедрить скоростную технологию, сделать скоростные методы обработки флота основным режимом работы погрузо-разгрузочных районов. Как мы убедились на опыте предыдущих лет, применение скоростных методов разгрузки и погрузки судов является не только важным фактором в деле борьбы за экономию времени, но и обеспечивает снижение себестоимости портовых работ, повышает организованность и культуру на производстве. Поэтому в социалистических обязательствах портовиков были намечены конкретные мероприятия по развитию скоростной технологии, еще более широкому распространению стахановского опыта. Мы поставили перед собой задачу — в навигацию этого года охватить скоростной обработкой 60 проц. всего грузооборота порта.

Обработка судов скоростными методами не является для нас новым делом. В Рижском порту скоростная технология начала применяться с 1947 года, и в последующие годы скоростные методы прочно вошли в практику работы коллективов грузовых районов.

Удельный вес скоростной обработки судов за последние годы неуклонно увеличивался. В 1948 году нами обработано скоростными методами в полтора раза больше судов, чем в 1947 году, а в 1949 году объем скоростной обработки был еще большим. В навигацию 1950 года до 50 проц. судов, посещающих порт, обрабатывается скоростными методами.

Соревнование за скоростную обработку флота дает прекрасные результаты. Заблаговременно и тщательно продумывая технологический процесс разгрузки или погрузки судна, применяя стахановский опыт, наши механизаторы и грузчики сберегают морякам десятки часов эксплоатационного времени. Вот некоторые примеры этого.

Пароход «Академик Павлов» с навалочным грузом 7.070 тонн был разгружен коллективом Экспортного района за 50 часов 30 минут вместо 106 часов 15 минут по норме. Скоростную обработку судна обеспечили крановщики тов. Киссупс, выполнивший производственное задание на 200 проц., тов. Березиньш, давший 198 проц. нормы, Дунскис, сменная выработка которого составила 140 проц. Отлично поработали во время разгрузки судна бригады грузчиков тт. Клявиньш и Питкевича, выполнившие свои задания на 143 проц.

Хорошие трудовые результаты достигнуты коллективом Экспортного района и при разгрузке парохода «Валдай». Судно, имевшее в трюмах генеральный груз, было обработано за 35 часов вместо 55 по норме. Этому успеху способствовали бригады грузчиков тт. Костинич, Коровкина, Клявиньш, выполнившие более полутора сменных заданий. Судосуточная норма была выполнена на 177 проц.

Можно было бы привести много других примеров, показывающих, что скоростная технология является действенным средством повышения производительности труда, экономии стояночного времени. Досрочно на 20—30 часов ушли в новый рейс такие суда, как пароходы «Корсунь-Шевченковский», «Смоленск», «Рязань», «Любинь» и многие другие.

Как мы обеспечиваем скоростную обработку судов и железнодорожных вагонов? Что мы считаем в этом отношении наиболее ценным и поучительным в работе коллектива за последнее время?

Непременным условием скоростной обработки флота является получение своевременной и точной информации от пароходств, судов и железнодорожной станции о подходе судов или вагонов, что позволяет до начала разгрузки или погрузки подготовить все необходимое для успешного проведения грузовых работ. Второе не менее важное условие успеха скоростной разгрузки и погрузки судов — это составление плана обработки судна. План составляется группой инженерно-технических работников с участием лучших стахановцев — механизаторов, грузчиков. В плане предусматриваются все элементы работы, как подготовительные, основные, так и заключительные.

Особенно точно, без отступлений, стремимся выполнить план. Здесь мы учитываем каждую мелочь. На суда, приходящие в порт, своевременно доставляются лоцманы. Вместе с лоцманом мы посылаем для встречи судна представителя портового надзора, который флажком или фонарем показывает место швартовки. Важно также своевременно и правильно подготовить причал, продумать, как поставить судно. Это устраняет излишние перешвартовки, а следовательно, возможность непроизводительной потери времени.

Особенное внимание обращается на то, чтобы судно в процессе погрузо-разгрузочных работ полностью было обеспечено водой и топливом.

Однако в работе мы нередко испытываем серьезные затруднения, которые иногда не можем самостоятельно устранить. Порт не обеспечен шлангами и другим оборудованием для снабжения судов водой. Иногда моряки несвоевременно подают заявки на снабжение судов бункером и водой. Все это мешает портовикам в досрочной обработке судов.

Стремясь усилить действенность соревнования за скоростную обработку судов и вагонов, коллективы отдельных районов заключают договоры на комплексное социалистическое соревнование.

Иногда штормовая погода не позволяет перешвартовать судно, мешает работе механиков. Возникает как будто «об'ективная» причина снижения темпов работы. Однако, если внимательно подойти к делу, то и в этих случаях можно избежать простоев, найти выход из затруднительного положения. В некоторых случаях груз можно подвезти к судну, механизмы поставить так, чтобы ветер не мешал им работать.

Немаловажное значение для организации работ по плану имеют четко налаженная связь и хорошая подготовка транспортных средств. Мы взяли себе за правило всегда иметь при дежурном диспетчере автомашину или катер для перемещения людей, а на судне или на причале — телефон. Это позволяет оперативно, без потери времени решать все вновь возникающие вопросы, не предусмотренные планом.

Успеху скоростной работы способствует и много других факторов, которые могут на первый взгляд показаться незначительными, второстепенными. Многое зависит, например, от опытности сигнальщика, от его взаимодействия с крановщиком.

Мы считаем целесообразным установить такой порядок работы, чтобы сыпучий груз брался равномерно из всего трюма. Это дает возможность полнее использовать кубатуру грейфера. Весьма важно тщательно продумать, как перемещать груз и куда его перемещать. Бывает так, что груз приходится перемещать далеко. Как в этом случае поступают малоопытные крановщики? Они делают поворот стрелы крана на 180 и больше градусов, поднимают груз до максимальной высоты, до предела изменяют вылет стрелы. Все это требует времени, а следовательно, ведет к уменьшению количества производственных циклов механизма.

Чтобы избежать непроизводительных потерь времени, мы до подхода судна освобождаем площадь от груза, и крановщики на небольшой высоте перемещают груз на самое близкое расстояние к порталу.

Прямое отношение к скоростной работе имеет подготовленность складов к приему грузов. Мы переделали двери в складах и построили въезды для автотранспорта и средств малой механизации. Затраты были незначительны, а между тем это дало большой эффект: улучшились условия для работы внутрискладских механизмов.

Сейчас мы стремимся увеличить количество строп с тем, чтобы в них перевешивать груз. Это еще больше облегчит работу грузчиков, повысит производительность труда, ускорит процесс разгрузки судов.

В развитии и совершенствовании скоростной технологии обработки судов и вагонов активное участие принимают наши лучшие стахановцы — механизаторы, грузчики, прорабы, работники складов. С каждым годом в погрузо-разгрузочных районах порта растет число крановщиков-беспаловцев. Наш коллектив гордится новаторами, какими являются крановщики тт. Тимофеев, Березиньш, Дунскис и многие другие. Развернувшееся соревнование крановщиков за выполнение двух годовых норм стало подлинно массовым движением, увлекающим работников причалов на новые славные трудовые дела во имя любимой Родины.

С. СИВЦОВ,
начальник Рижского порта.

СУДНО ПРОСТАИВАЕТ ПОСЛЕ РАЗГРУЗКИ

Теплоход «Серго» после капитального ремонта находится в эксплоатации уже год. За этот период судно прошло много десятков тысяч миль. Оно совершило четырехмесячное плавание в Антарктику, доставило для китобойной флотилии «Слава» горючее и приняло у нее китовый жир. Экипаж судна работает четко и слаженно. Несмотря на трудности дальнего плавания, антарктический рейс был завершен досрочно. Своим упорным трудом экипаж теплохода «Серго» завоевал первенство во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Получив переходящий вымпел Министерства морского флота и первую премию ВЦСПС, моряки нашего судна решили закрепить достигнутые успехи. Машинная команда под руководством старшего механика тов. Гжевского взяла обязательство произвести планово-предупредительный ремонт механизмов своими силами. Много и плодотворно трудятся также штурманы и матросы.

Нашей работе мешают, однако, частые простои судна в портах. Нередко простои сводят на-нет весь успех, достигнутый в том или ином рейсе. Чаще всего теплоход простаивает после разгрузки. Вот, к примеру, после разгрузки китового жира в мае мы простояли 12 часов на Одесском рейде, 28 июня, также в Одессе, потеряли 7 часов в ожидании груза. 7 июля судно, закончив разгрузку, опять простояло 7 часов в Батуми.

Простои не дают нам возможности досрочно завершить годовой план. Поэтому экипаж законно требует, чтобы работники службы эксплоатации пароходства Сортанкер тщательнее составляли график движения нашего судна.

В. ТРИФОНОВ,
токарь теплохода «Серго».

Письма в редакцию

Нужен учебник по эксплоатации флота

Перед учебными заведениями морского флота стоит большая задача — готовить грамотных работников службы эксплоатации и судоводителей. Однако преподавание дисциплины «Эксплоатация флота» ведется в наших учебных заведениях крайне слабо. Причина этого — отсутствие единого, полного учебника по эксплоатации.

Издательство «Морской транспорт» выпустило несколько брошюр по вопросам работы судов. Брошюры А. Конторовича—о работе морского флота в послевоенной пятилетке, Н. Покидко — о мероприятиях по улучшению эксплоатации морского флота, И. Андреева—о размещении груза на судне и другие являются ценным пособием для практических работ, но ни в коей мере не могут заменить учебника.

В послевоенные годы на нашем флоте зародилось много замечательных начинаний, поднявших эксплоатацию флота на новую высокую ступень. Нашим научно-исследовательским учреждениям нужно обобщить опыт работы передовиков и на его основе подготовить новый учебник по эксплоатации флота.

Особенное внимание при составлении учебника следует обратить на вопросы грузоведения и товароведения, которые в учебных программах отсутствуют вообще, а также на вопросы работы диспетчерского аппарата.

А. АКУЛОВ.

Обеспечить плавание лихтеров

Недавно в газете «Морской флот» была помещена статья главного диспетчера Северного пароходства тов. Медведкова «Ценный метод эксплоатации флота». Одно место в статье вызвало возражение лоцманов Печорского порта: по мысли главного диспетчера буксирный пароход «Северянин» следует поставить на линию Нарьян-Мар—Бугрино для буксировки лихтеров.

Однако опыт прошлой навигации показал, что пароход «Северянин» иногда во время прохода узостей имел аварии, были случаи посадки лихтеров на мель. По нашему мнению, на линии Нарьян-Мар—Бугрино должен работать буксировщик типа «Руслан» с большим ходом и малой осадкой.

Лоцман В. НАЗАРОВ.

Портовики критикуют работу клуба

Недавно в клубе Красноводского порта состоялось собрание, на котором была обсуждена работа правления. Участники собрания подвергли справедливой критике работу клуба, указали, что его правление не учитывает растущих культурных запросов рабочих и служащих порта, ограничив свою деятельность лишь показом кинокартин или вечерами танцев.

За последнее время в клубе почти не было вечеров художественной самодеятельности, встреч стахановцев с молодежью, было мало лекций на международные и литературные темы. При клубе нет спортивных секций. Плохо работает библиотека.

Сейчас избран новый состав правления клуба Красноводского порта.

О. КОНСТАНТИНОВ.

Изготовлять спасательные средства

Для улучшения снабжения судов аварийно-спасательным инвентарем и оборудованием руководителям Главмортехснаба необходимо позаботиться об изготовлении парусов для спасательных шлюпок, плавучих якорей, светящихся буйков к спасательным кругам, разного вида и размера пластырей, пиротехнических средств, линеметательных приборов и т. п.

Нужда в этом инвентаре у нас немалая. Поэтому производство его нужно поставить широко. Следует договориться с промышленными предприятиями и заказать им такое оборудование, как, например, френелевские линзы к сигнальным фонарям и многоступенчатые пожарные циркуляционные насосы для морских судов.

Капитан И. МАН.

На морях и океанах

Шахматный радиотурнир закончился

Шахматный радиотурнир судов морского флота продолжался 120 дней. Около 8.000 радиограмм было принято радиооператорами 25 судов — участников этого необычного спортивного соревнования. Напряжение борьбы не ослабевало ни на один день. Когда подошел срок окончания соревнования, а несколько отдельных партий все еще продолжалось, шахматисты ряда судов Дальнего Востока настаивали на продолжении турнира. И это после четырех месяцев упорной борьбы!

«Первый в истории шахмат радиотурнир судов морского флота вызвал небывалый интерес среди моряков»,—так радировали из многих бассейнов в Главную судейскую коллегию. Этот интерес понятен. В радиотурнире партия распадалась на множество захватывающих эпизодов. На обсуждение каждого хода требовалось, подчас, больше времени, чем на целую «очную» партию. Никогда так глубоко не приходилось участникам матча заглядывать в тайны шахматной партии.

Заметно повысился класс игры. Во второй половине турнира большинство играло значительно сильнее и увереннее. Красиво и сильно атаковали шахматисты парохода «Белоостров» своих противников в партии с теплоходом «Ильич». В свою очередь, шахматисты теплохода «Ильич» проявили не только исключительную настойчивость в защите тяжелой позиции против спортсменов дизельэлектрохода «Россия», но и решительный стиль в игре со спортсменами судна «Азербайджанец». Более опытные шахматисты парохода «Севастополь» показали превосходство на старте, но в дальнейшем встретили нарастающее сопротивление, под конец нейтрализовавшее их усилия.

Шахматисты теплохода «Багиров» хорошо играли во второй половине турнира. Сильно финишировали спортсмены судов «Смольный», «Жан Жорес» и «Мичурин».

Как сложился финиш шахматного радиотурнира? Прежде всего следует отметить первую спортивную неудачу балтийцев. Две незаконченные партии парохода «Севастополь» (Балтика) против судов «Петродворец» (Черное море) и «Багиров» (Каспий) были признаны ничейными, несмотря на то, что в одной партии у балтийцев была лишняя пешка, а в другой—лучшая позиция. Любопытно, что в партии против спортсменов «Багирова» шахматисты «Севастополя» упустили выигрыш буквально последним ходом. Вместо перевода короля в центр надо было начать обходный маневр на королевском фланге.

Однако потерянное очко не помешало шахматистам парохода «Севастополь» завоевать кубок газеты «Морской флот», присуждаемый за лучший результат среди вторых номеров. На этом судне ведущей группой шахматистов были капитан тов. Погребняк, его старший помощник тов. Лесков, старший механик тов. Вядро и радиооператор тов. Мозгулев.

Шахматисты парохода «Белоостров» (Балтика) выиграли приз Министерства морского флота, присуждаемый за лучший результат среди первых номеров. На судне ведущими игроками были второй механик тов. Карцев, старший помощник капитана тов. Серогодский, кочегары тт. Панов и Брусс, электрик тов. Макаров.

В турнирной таблице балтийцев оказались два проигрыша: у шахматистов судов «Амбуран» и «Эльтон». В итоге балтийцы, имея 14 очков, отпали в борьбе за кубок Центрального совета общества «Водник», присуждаемый за лучший результат по сумме очков.

В центре внимания оказался ферзевый эндшпиль партии судов «Ильич» (Дальний Восток) и «Россия» (Черное море), где у черноморцев была лишняя пешка. Длительный анализ показал, что и здесь могла быть только ничья. В результате, набрав 14,5 очка, дальневосточники догнали черноморцев, хотя спортсмены парохода «Сибирь» проиграли шахматистам «Петродворца» (Черное море).

При равенстве суммы очков присуждение кубка Центрального совета общества «Водник» зависело от качества партий. Черноморцы и дальневосточники сыграли немало хороших партий. Но при сравнении спортивных результатов пришлось вспомнить, что черноморцы, начав турнир, дали вперед всем партнерам очко из-за случайной описки в партии судов «Россия»—«Белоостров». И все же черноморцы обогнали балтийцев.

Кубок Центрального совета общества «Водник» присужден шахматистам Черноморского бассейна, которые выступали в составе судов «Россия», «Петродворец», «Ялта», «Генерал Черняховский» и «Мичурин». На дизельэлектроходе «Россия» ведущим игроком был второй механик тов. Безносов, его консультантами — капитан тов. Черный, радиооператоры тт. Стогниенко, Михайлов и Васильев, инженер-электрик тов. Ладыко, крановой тов. Самородов, матросы тт. Воронов и Диамант, электромеханики тт. Дмитриев и Хадолевич.

Приз Комитета по делам физической культуры и спорта при Совете Министров РСФСР присужден шахматистам теплохода «Ильич» (Дальний Восток) за отлично проведенную игру в партии против спортсменов теплохода «Азербайджанец» (Каспий). Приз Центрального комитета профсоюза рабочих морского транспорта за наиболее четкое проведение матча присужден балтийцам. Шахматисты судов «Смольный», «Жан Жорес» и «Мичурин», занявшие первые места среди своих номеров, награждены дипломами Центрального совета общества «Водник».

Турнир окончен. В начале 1951 г. должен начаться второй традиционный шахматный радиотурнир судов морского флота. Уже сейчас необходимо начать к нему подготовку, ознакомиться с современной шахматной литературой и провести отборочные соревнования внутри каждого бассейна. Победит тот, кто лучше подготовится к шахматным встречам в эфире.

Н. ПОЛЕВОЙ,
главный судья шахматного радиотурнира судов морского флота.

Мужество моряков

БАКУ. **(Наш корр.).** Подписываясь под Стокгольмским Воззванием о запрещении атомного оружия, моряки теплохода «Кабардинка» единодушно решили самоотверженным трудом крепить дело мира. Свое обязательство они выполняют.

Во время рейса теплоход попал в полосу жестокого шторма. Палубная команда во главе с боцманом тов. Козиным бдительно несла вахту. Волны сорвали с люка брезент. Боцман тов. Козин вместе с матросами тт. Авериным и Амировым быстро закрепил брезент.

Преодолев стихию, экипаж теплохода «Кабардинка» прибыл в порт назначения точно в срок. Сверх плана было доставлено 100 тонн груза.

ВСТРЕЧА С ПЕРЕДОВИКАМИ

ОДЕССА. **(Наш корр.).** Успешно выполнив стахановский план работы во втором квартале, экипаж теплохода «Мичурин» не снижает темпов своей работы. Первые три июльских рейса моряки закончили досрочно и сэкономили 58 часов 30 минут ходового времени. Сверх плана перевезено 350 тонн груза. Недавно теплоход досрочно вышел из Одессы в очередной рейс.

Перед отходом судна в Одесском дворце моряков состоялся вечер встречи экипажа теплохода с работниками Черноморского пароходства, с коллективами судоремонтных заводов и моряками судов, стоявших в порту. Капитан теплохода «Мичурин» тов. Соловьев и старший механик тов. Каменецкий поделились опытом работы по стахановскому плану.

На этом же вечере с сообщением об итогах работы судов Черноморского флота по стахановским планам выступили главный диспетчер Черноморского сухогрузного пароходства тов. Дерман и главный инженер пароходства Совтанкер тов. Нестеренко.

«ЗА ТЕХ, КТО В МОРЕ»

БАКУ. **(Наш корр.).** «За тех, кто в море» — так называются радиопередачи, организованные для каспийских моряков Комитетом радиоинформации при Совете Министров Азербайджанской ССР.

Регулярно два раза в неделю на судах Каспия проводятся коллективные радиопрослушивания о новых производственных достижениях моряков, опыте работы передовых экипажей и прогрессивных методах труда на флоте и в портах. Перед микрофоном выступают знатные люди бассейна. Недавно состоялось выступление капитана теплохода «Сталин» тов. Фатуллаева, рассказавшего о том, как экипаж судна выполняет свои социалистические обязательства.

Радиопередачи «За тех, кто в море» заканчиваются концертами, составленными по заявкам моряков. Таких радиопередач проведено около пятидесяти.

ЭКОНОМЯТ ТОПЛИВО

В Сахалинском пароходстве экипажи многих судов деятельно откликнулись на призыв моряков парохода «Минск».

Стахановский опыт моряков «Минска» умело применяет в своей повседневной жизни и экипаж теплохода «Ульяна Громова». Если раньше во время погрузо-разгрузочных операций работали оба дизель-динамо, то сейчас благодаря рациональному использованию электроэнергии вполне достаточно мощности одного дизель-динамо. Это экономит немало топлива. Кроме того, мотористы судна тщательно отрегулировали топливные насосы, что исключило утечку горючего.

Значительных успехов в экономии топлива и смазочных материалов добились экипажи пароходов «Ярославль», «Рыбинск», «Крильон».

П. ФРОЛОВ.

СОБЫТИЯ В КОРЕЕ

Обзор телеграмм ТАСС

В сообщениях Главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики указывается, что на всех фронтах части Народной армии продолжают наступление. На всех фронтах части Народной армии ведут ожесточенные бои с американскими войсками.

Части Народной армии, наступавшие в провинции Южный Кенсан, сломив сопротивление американских войск, освободили город Аный (Анги). Части Народной армии в боях за освобождение этого города взяли пленных и захватили много трофеев. Противник понес большие потери.

Когда 29 июля семь американских бомбардировщиков пытались совершить налет на район Пхеньяна, то в результате успешных действий авиации Народной армии вражеские самолеты, не достигнув своей цели, были рассеяны.

Части Народной армии в результате ожесточенных боев, сломив сильное сопротивление противника, полностью освободили город Кочхан (Киосно). В боях за освобождение Кочхана части Народной армии взяли более 100 пленных, захватили большие трофеи, в том числе 45 автомашин, много винтовок, карабинов и другого вооружения.

Части Народной армии, занявшие ранее Йондон (Эйдо), освободили город Хванган (Кокан). Затем части Народной армии сломили юго-восточнее Хвангана ожесточенное сопротивление американских войск, понесших большие потери. Северокорейские войска захватили орудия, минометы, автомашины, много тяжелых и легких пулеметов, винтовок, радиоаппаратуры и другого снаряжения.

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс Бойл, находящийся с американскими войсками в районе Кочхана (Киосио), сообщает, что северокорейские войска предприняли координированную атаку по фронту и на флангах, «создав фланговые позиции на расстоянии 1.500 ярдов позади расположения американского полка».

Токийский корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс сообщает, что корейская Народная армия усилила нажим на войска, находящиеся в районе Ечхоня (Рейсена), а части южнокорейской 8-й дивизии были вынуждены «несколько отступить» ввиду просачивания частей Народной армии на левый фланг лисынмановских войск, вблизи Аньдона (Анто).

Корреспондент агентства Рейтер передает из Кореи, что на южном участке фронта северокорейские войска при поддержке танков продвигались к Чиньчжу (Синсю), расположенному в 60 милях к западу от порта Пусан (Фузан). Затем корреспондент агентства Рейтер сообщил, что утром 31 июля северокорейские войска заняли город Чиньчжу (Синсю).



На центральном участке, по сообщению агентства Рейтер, северокорейские войска продолжают наступать по обеим сторонам от Кымчхоня (Кинсена). Расположенный южнее город Чире (Дзиобури) несколько раз переходил из рук в руки. Северокорейские войска предприняли новые атаки в районе восточнее Йондона (Эйдо). На восточном участке фронта бои идут в районе порта Йондок (Эйтоку).

Находящийся при штабе Макартура в Корее корреспондент агентства Рейтер передает, что сегодня в Южной Корее высадились новые американские войска. По сообщению нью-йоркских радиостанций, новые подкрепления являются первыми американскими войсками, прибывшими непосредственно из Соединенных Штатов. Однако радиостанции не указывают численности и места высадки этих войск.

Соединенные Штаты Америки подготавливают новую авантюру. Токийский корреспондент агентства Юнайтед Пресс сообщает, что 31 июля на Тайвань (Формоза) прибыл генерал Макартур для осуществления указания Трумэна об «обороне» Формозы. Как передает корреспондент агентства Рейтер из Тайбэя, находящиеся там иностранные обозреватели, комментируя прибытие генерала Макартура на Формозу для переговоров с Чан Кай-ши, указывают, что «Макартур, возможно, рассматривает вопрос об использовании в Корее войск Чан Кай-ши».

Семья новаторов

Добрая слава идет на Рижском судоремонтном заводе о токарях Рандсах, много славных дел на их трудовом счету. Старшему из них — Александру Яковлевичу Рандсу скоро исполнится семьдесят лет. Более полувека трудится он у станка. Но мастер Рандс еще чувствует в себе достаточно сил, чтобы вместе с сыном и внуком участвовать в скоростном ремонте судов, в строительстве буксиров. Ему доставляет большое удовлетворение учить токарному делу молодежь, передавать ей свой опыт, знания.

Старый мастер всегда перевыполняет нормы. Высокий класс точности, чистота обработки деталей, бережливость — вот характерные черты его мастерства. При всем этом токарь Рандс — человек неистощимой выдумки, изобретательности. Он постоянно ищет новых путей повышения производительности труда, совершенствует станки, инструменты.

Работая на двух токарных станках, новатор усовершенствовал их. На одном из этих станков Рандс установил автоматическую поперечную подачу, на другом — продольную. Какое бы задание ему ни поручили, он непременно придумает приспособление, позволяющее работать еще быстрее и лучше.

— Кипучий характер! — так отзываются об Александре Яковлевиче судоремонтники.

Таким же энергичным и настойчивым в труде, смелым в поисках нового показал себя сын старого токаря — Эдгар Александрович Рандс. Когда читаешь перечень рационализаторских предложений, осуществленных им за послевоенные годы, то видишь перед собой путь новатора, отдающего производству всю энергию, все творческое вдохновение.

На одном из ремонтируемых судов требовалось расточить седло главного стопорного крана. Выполнение этой работы на судне представлялось чрезвычайно затруднительным, так как нужна была глубокая, чистая обработка, возможная только в цехе. С другой стороны, конструкция машины не позволяла снять клапан и перенести его в цех. Возникла угроза, что ответственное задание не будет выполнено в срок. Эдгар Александрович внимательно ознакомился с заданием, посоветовался с рабочими. Совместно они предложили несколько вариантов, чтобы выполнить эту работу, но в каждом был какой-либо недостаток. Пришлось поработать еще. После упорных творческих исканий новатор придумал приспособление, с помощью которого оказалось возможным расточить клапан на месте.

Когда на восстановительный ремонт был поставлен плавучий док, потребовалось очистить сотни квадратных метров металла от ржавчины. Пытались было сделать это обычным способом, с помощью кирок, но работа подвигалась медленно. Желая ускорить ее, тов. Рандс предложил приспособить для очистки дока от ржавчины электромотор с гибким валом, к концу которого был прикреплен зубчатый инструмент. Мысль рационализатора и на этот раз оказалась удачной. Механизировав оббивку ржавчины, судоремонтники увеличили производительность труда на этой работе в семь раз.

Таких примеров творческого дерзания Эдгара Александровича можно привести десятки. На заводе нет цеха, где бы он не приложил свою творческую, рационализаторскую мысль. Являясь членом заводского технического совета, он добивается претворения в жизнь каждого ценного новшества.

Эдгар Александрович возглавляет механический цех завода. Чуткий ко всему новому, передовому, он стремится создать благоприятные условия для производственного роста рабочих, для повышения их квалификации.

В прошлом году в гости к рижским судоремонтникам приезжал знатный бакинский токарь тов. Харитонов. Он продемонстрировал приемы скоростной обработки металла, показал свои резцы. Это пробудило у рабочих большой интерес к скоростному резанию.

— Будут и у нас свои скоростники, — решили токари.

Начальник цеха энергично помог им осуществить это желание. В цехе была организована стахановская школа скоростников. Токари изучили теорию скоростного резания, особенности инструментов и их применение, правила технической безопасности при скоростном резании. Упорная учеба вскоре позволила лучшим токарям перейти на скоростное резание металла. Первыми скоростниками в механическом цехе были тт. Веверис, Щербань и Поташев. Затем их стало гораздо больше. Постоянно интересуясь успехами мастеров скоростного резания, Эдгар Александрович помогает рабочим овладевать передовыми приемами труда, встать в ряды активных борцов за технический прогресс. Не довольствоваться достигнутым, неустанно итти вперед, воспитывать в себе непримиримость к недостаткам — эти качества одинаково присущи и начальнику цеха, и членам возглавляемого им коллектива.

В связи с десятилетием установления советской власти в Латвии Эдгар Александрович Рандс за стахановский труд награжден орденом Трудового Красного Знамени.

У одного из токарных станков механического цеха работает третий представитель рабочей семьи Рандсов — Эдвин. За работой товарищи привыкли видеть младшего Рандса сосредоточенным, серьезным. Он трудится старательно, всегда содержит в порядке и чистоте рабочее место, бережно обращается с инструментом. Принимая от него очередную шестерню или поршневое кольцо, мастер тов. Стернат по нескольку раз переклавывает деталь с одной руки на другую, любуясь превосходной работой.



Стахановцы Рижского судоремонтного завода, знатные токари Рандсы. На снимке. (слева направо): **А. Я. Рандс**, его сын **Эдгар Александрович** и внук **Эдвин.**

В те дни, когда семнадцатилетний Эдвин Рандс впервые пришел в механический цех, его дед и отец уже были знатными людьми на заводе. Кое-кто так и решил: парню нечего особенно стараться, за него отец и дед заслужили добрую славу.

Но молодой Рандс был на этот счет совсем другого мнения. Он знал, что настоящее уважение коллектива придет к нему лишь тогда, когда он сам станет квалифицированным рабочим.

С большой настойчивостью учился он мастерству. Как советовал отец, он любовно ухаживал за станком, пытливо присматривался к работе опытных токарей, расспрашивал обо всем, что казалось непонятным. Начиная свой трудовой путь, Эдвин имел третий производственный разряд. Год упорного труда дал ему четвертый, еще год — пятый. Но Эдвин помнит: у лучших токарей — седьмой разряд. Вот еще сколько ему надо учиться, совершенствоваться.

Конечно, Эдвину Рандсу предстоит еще много и упорно поработать над повышением своей квалификации. Он мечтает стать таким же опытным токарем, как его дед, а затем поступить в индустриальный политехникум. Но и сейчас уже молодой рабочий считается одним из лучших стахановцев. Он досрочно выполнил пятилетнее задание. Вот уже два года подряд Рандс систематически перекрывает нормы, выполняя их на 180 — 200 процентов. Подобно отцу и деду, он неустанно стремится совершенствовать процессы труда.

В патриотических делах токарей Рандсов — деда, отца и внука—находит яркое выражение их горячая любовь к социалистической Родине.

В. ЛУЩЕВСКИЙ.

РИГА. **(Наш корр.).**

Спортивное обозрение

Центральным событием прошедшей спортивной недели явился матч сильнейших легкоатлетов Венгерской народной республики и СССР. Он происходил на московском стадионе «Динамо» 30 и 31 июля, привлек много зрителей и вызвал большой спортивный интерес.

В программу входили тридцать видов соревнований. За два дня было установлено пять новых рекордов СССР и четыре рекорда Венгрии. Результат встречи 218 : 128 в пользу команды Советского Союза.

Матч прошел в исключительно дружеской обстановке. Зрители тепло встретили участников обоих коллективов.

В центре внимания была встреча сильнейшего в мире метателя молота Имре Немета с рекордсменом Советского Союза Александром Канаки. Венгерский спортсмен — чемпион мировой олимпиады 1948 года, неоднократный участник больших международных соревнований, три года не знавший поражения, проиграл. Победил Канаки, сделавший бросок на 57 метров 35 см.

За два дня матча спортсмены СССР заняли 23 первых места, а венгерские—семь.

В чемпионате СССР по футболу продолжает лидировать команда ЦДКА, набравшая 36 очков после двадцати двух игр. Интересно, что армейские футболисты одержали 15 побед, сделали шесть ничьих и только один раз проиграли. На втором месте идет московское «Динамо», затем ленинградский «Зенит», тбилисское «Динамо», московский «Спартак», ленинградское «Динамо», ВВС, «Крылья Советов», «Даугава», московское «Торпедо».

Чрезвычайно неудачно выступает во втором круге московский «Локомотив». Все пять матчей он проиграл. Потерпели в пяти матчах второго круга поражения и «Крылья Советов» (Куйбышев). Зато хорошо провел игры «Шахтер». Он выиграл подряд четыре встречи.

В классе «Б» двенадцатую победу одержала команда Военно-Морских Сил. Она выиграла у спартаковцев Ашхабада с результатом 4 : 0.

Матч ленинградских команд происходил на новом крупнейшем стадионе. На торжество открытия собралось около ста тысяч ленинградцев. Новый стадион построен на месте, которое выбрал для него С. М. Киров. Грандиозное спортивное сооружение находится на стрелке Крестовского острова.

С большим интересом проходят в Москве на Минском шоссе мотоциклетные гонки на первенство Советской Армии. Успешно выступают мотоциклисты Военно-Воздушных Сил, уже установившие несколько всесоюзных рекордов.

А. СОРОКИН.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПОМОГАЮТ ПОРТУ

МУРМАНСК. **(Наш корр.).** В Мурманском порту широко развернулось социалистическое соревнование между крановщиками, бригадами грузчиков и железнодорожниками. Начальник железнодорожной группы тов. Рудь, чтобы ускорить грузовые операции, предложил производить погрузку в вагоны непосредственно с судов.

Недавно у причала второго участка разгружался пароход «С. Перовская». Железнодорожники своевременно подавали вагоны к борту судна. Разгрузка парохода «С. Перовская» была закончена досрочно.

Машинист А. Захаров, помощники машиниста Н. Лагуткин, Ф. Мордвин и маневровый диспетчер В. Саксанов несут стахановскую вахту мира, быстро подают вагоны под погрузку.

Письмо в редакцию

Разрешите через Вашу газету передать благодарность работникам Управления связи Министерства морского флота, которые обеспечили успешное проведение шахматного радиотурнира.

Хорошо работал коллектив Центрального узла связи Министерства морского флота, где было сосредоточено все управление шахматным радиотурниром. Следует отметить внимательное и безупречное отношение к этому соревнованию со стороны начальника радиобюро инженер-капитана морского флота III ранга М. Е. Чулкова, начальников смен В. А. Абрамовой, Е. Э. Пинтэ, Н. И. Тонконогова, И. А. Журенко и всего коллектива радиооператоров Центрального узла связи.

Н. РЫНАШКО,
заместитель председателя Центрального совета общества «Водник».

Ответственный редактор
В. С. КНЯЗЕВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр. Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 и коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типографии К 6-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б01997. Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 2109.